



Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

UMOWY MIĘDZYNARODOWE

- ★ Decyzja Rady (UE) 2018/538 z dnia 7 grudnia 2017 r. w sprawie podpisania w imieniu Unii i tymczasowego stosowania Zmiany 1 do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406 między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską 1
- Zmiana 1 do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406 między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską 3
- ★ Decyzja Rady (UE) 2018/539 z dnia 20 marca 2018 r. w sprawie zawarcia Umowy dwustronnej pomiędzy Unią Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki w sprawie środków ostrożnościowych odnoszących się do ubezpieczeń i reasekuracji 36

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/540 z dnia 23 listopada 2017 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013 w odniesieniu do unijnej listy projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania 38
- ★ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/541 z dnia 20 grudnia 2017 r. zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) 2017/2358 i rozporządzenie delegowane (UE) 2017/2359 w odniesieniu do ich dat rozpoczęcia stosowania ⁽¹⁾ 59
- ★ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/542 z dnia 22 stycznia 2018 r. w sprawie sprostowania greckiej wersji językowej rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/86 ustanawiającego plan w zakresie odrzutów w odniesieniu do niektórych połowów małych gatunków dennych w Morzu Śródziemnym 61
- ★ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/543 z dnia 23 stycznia 2018 r. w sprawie sprostowania hiszpańskiej wersji językowej rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 812/2013 uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/30/UE w odniesieniu do etykiet efektywności energetycznej dla podgrzewaczy wody, zasobników ciepłej wody użytkowej i zestawów zawierających podgrzewacz wody i urządzenie słoneczne ⁽¹⁾ 63

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG.

★ Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/544 z dnia 27 marca 2018 r. ustanawiające zakaz połowów marlina błękitnego w Oceanie Atlantyckim przez statki pływające pod banderą Hiszpanii	64
★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. ustanawiające uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 ⁽¹⁾	66

DECYZJE

★ Decyzja Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2018/546 z dnia 15 marca 2018 r. w sprawie przekazania uprawnień do przyjmowania decyzji w przedmiocie funduszy własnych (EBC/2018/10)	105
★ Decyzja Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2018/547 z dnia 27 marca 2018 r. w sprawie wyznaczenia kierowników jednostek organizacyjnych przyjmujących decyzje delegowane w przedmiocie funduszy własnych (EBC/2018/11)	110

Sprostowania

★ Sprostowanie do rozporządzenia Rady (UE) 2018/120 z dnia 23 stycznia 2018 r. ustalającego uprawnienia do połowów na rok 2018 w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb, mające zastosowanie w wodach Unii oraz – dla unijnych statków rybackich – w niektórych wodach nienależących do Unii, a także zmieniającego rozporządzenie (UE) 2017/127 (Dz.U. L 27 z 31.1.2018)	112
★ Sprostowanie do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/208 z dnia 8 grudnia 2014 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 w odniesieniu do wymogów dotyczących bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów do celów homologacji pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 42 z 17.2.2015)	112
★ Sprostowanie do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1386 z dnia 12 sierpnia 2015 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy wykonawcze do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 223/2014 w odniesieniu do wzorów deklaracji zarządczej, strategii audytu, opinii audytowej i rocznego sprawozdania z kontroli (Dz.U. L 214 z 13.8.2015)	115

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG.

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

UMOWY MIĘDZYNARODOWE

DECYZJA RADY (UE) 2018/538

z dnia 7 grudnia 2017 r.

w sprawie podpisania w imieniu Unii i tymczasowego stosowania Zmiany 1 do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406 między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 5 i 7,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komisja wynegocjowała w imieniu Unii zmianę Porozumienia o współpracy NAT-I-9406 między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską⁽¹⁾ (zwanego dalej „Porozumieniem o współpracy NAT-I-9406”) zgodnie z decyzją Rady z dnia 8 maja 2017 r. upoważniającą Komisję do rozpoczęcia negocjacji.
- (2) Zmiana 1 do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406 między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską (zwana dalej „Zmianą 1”) została paraflowana w dniu 28 lipca 2017 r.
- (3) Należy podpisać Zmianę 1 w imieniu Unii, z zastrzeżeniem jej zawarcia w późniejszym terminie.
- (4) Zmiana 1 łącznie z addendum do niej powinna być tymczasowo stosowana, zgodnie z art. II pkt A Zmiany 1, w oczekiwaniu na zakończenie procedur niezbędnych do jej wejścia w życie.
- (5) Konieczne jest określenie procedur dotyczących udziału Unii w zarządzaniu dotyczącym Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską na rzecz modernizacji zarządzania ruchem lotniczym, badań i rozwoju w lotnictwie cywilnym oraz globalnej interoperacyjności (zwanego dalej „Porozumieniem o współpracy NAT-I-9406A”), które jest zawarte w addendum do Zmiany 1 i zastępuje Porozumienie o współpracy NAT-I-9406.
- (6) Zgodnie z art. 218 ust. 7 Traktatu Rada powinna upoważnić Komisję do zatwierdzania zmian do załączników do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A oraz do dodatków do tych załączników, jak również do przyjmowania dodatkowych załączników i dodatków, pod warunkiem przeprowadzonych w odpowiednim czasie uprzednich konsultacji ze specjalnym komitetem wyznaczonym przez Radę,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym zatwierdza się w imieniu Unii podpisanie Zmiany 1 do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406 między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską, z zastrzeżeniem zawarcia tej zmiany.

Tekst Zmiany 1 dołącza się do niniejszej decyzji.

⁽¹⁾ Porozumienie o współpracy NAT-I-9406 między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską (Dz.U. L 89 z 5.4.2011, s. 3).

Artykuł 2

Przewodniczący Rady zostaje niniejszym upoważniony do wyznaczenia osoby lub osób umocowanych do podpisania Zmiany 1 w imieniu Unii.

Artykuł 3

Zmianę 1 łącznie z addendum do niej stosuje się tymczasowo, zgodnie z art. II pkt A Zmiany 1, począwszy od dnia jej podpisania ⁽¹⁾, w oczekiwaniu na zakończenie procedur niezbędnych do jej wejścia w życie.

Artykuł 4

Po konsultacji ze specjalnym komitetem wyznaczonym przez Radę Komisja określa stanowiska, jakie ma zająć Unia w ramach zarządzania dotyczącego Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A i załączników do niego, o którym mowa w art. III Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A, w odniesieniu do:

- a) przyjęcia dodatkowych załączników do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A oraz dodatków do załączników do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A; oraz
- b) przyjęcia zmian w załącznikach do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A oraz w dodatkach do tych załączników.

Artykuł 5

Bez uszczerbku dla art. 4 niniejszej decyzji Komisja może podejmować wszelkie stosowne działania na podstawie art. III, IV, V, VII i VIII Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A.

Artykuł 6

Komisja reprezentuje Unię w konsultacjach prowadzonych na podstawie art. XI Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A.

Artykuł 7

Komisja regularnie informuje Radę o postępach we wprowadzaniu w życie Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A.

Artykuł 8

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 7 grudnia 2017 r.

W imieniu Rady
A. ANVELT
Przewodniczący

⁽¹⁾ Data podpisania Zmiany 1 zostanie opublikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej przez Sekretariat Generalny Rady.

TŁUMACZENIE

ZMIANA 1

do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406 między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską

ZWAŻYWSZY, ŻE Stany Zjednoczone Ameryki i Unia Europejska pragną zmienić Porozumienie o współpracy NAT-I-9406 między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską podpisane w Budapeszcie w dniu 3 marca 2011 r. (zwane dalej „Porozumieniem z 2011 r.”),

NINIEJSZYM Stany Zjednoczone Ameryki i Unia Europejska uzgadniają w związku z tym, co następuje:

Artykuł I

Uchyla się w całości Porozumienie z 2011 r. w tym wszystkie załączniki i dodatki do Porozumienia z 2011 r. i zastępuje się ją addendum do niniejszej umowy, które zawiera Porozumienie o współpracy NAT-I-9406A, załącznik 1 do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A, dodatki 1, 2 i 3 do załącznika 1 do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A oraz uzupełnienia 1, 2, 3, 4 i 5 do dodatku 1 do załącznika 1 do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A.

*Artykuł II***Wejście w życie oraz wypowiedzenie**

- A. Niniejszą umowę, włącznie z addendum do niej, stosuje się tymczasowo, począwszy od dnia jej podpisania, w oczekiwaniu na jej wejście w życie.
- B. Niniejsza umowa, włącznie z addendum do niej, wchodzi w życie, gdy Stany Zjednoczone Ameryki i Unia Europejska powiadomią się wzajemnie na piśmie o zakończeniu odpowiednich wewnętrznych procedur warunkujących wejście w życie umowy, i pozostaje ona w mocy do czasu jej rozwiązania.
- C. Każda ze Stron może w dowolnym czasie wypowiedzieć niniejszą umowę, włącznie z addendum do niej, powiadamiając o tym drugą Stronę na piśmie, z zachowaniem sześćdziesięciodniowego (60-dniowego) okresu wypowiedzenia. Wypowiedzenie niniejszej umowy powoduje wypowiedzenie addendum do niej, włącznie z wszystkimi załącznikami, dodatkami i uzupełnieniami przyjętymi przez Strony na podstawie Porozumienia o współpracy.

*Artykuł III***Upoważnienie**

Stany Zjednoczone i Unia Europejska zgadzają się z postanowieniami niniejszej umowy, co potwierdzają podpisami swoich należycie upoważnionych przedstawicieli.

Sporządzono w Brukseli dnia trzynastego grudnia dwa tysiące siedemnastego roku, w dwóch egzemplarzach, w języku angielskim.

W imieniu Unii Europejskiej

W imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki

ADDENDUM DO ZMIANY 1**dotyczącej Porozumienia o współpracy NAT-I-9406 między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską****POROZUMIENIE O WSPÓŁPRACY NAT-I-9406A****między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską na rzecz modernizacji zarządzania ruchem lotniczym, badań i rozwoju w lotnictwie cywilnym oraz globalnej interoperacyjności**

ZWAŻYWSZY, ŻE wspólnym celem Stanów Zjednoczonych Ameryki i Unii Europejskiej jest propagowanie i rozwijanie współpracy w dziedzinie lotnictwa cywilnego; oraz

ZWAŻYWSZY, ŻE taka współpraca sprzyjać będzie rozwojowi, bezpieczeństwu i efektywności lotnictwa cywilnego w Stanach Zjednoczonych Ameryki i w Unii Europejskiej;

NINIEJSZYM Stany Zjednoczone Ameryki i Unia Europejska (zwane dalej łącznie „Stronami” oraz indywidualnie „Stroną”) postanawiają w związku z tym realizować wspólne programy zgodnie z następującymi warunkami:

Artykuł I**Cel**

A. W niniejszym Porozumieniu o współpracy (zwanym dalej „Porozumieniem”) oraz w załącznikach, dodatkach i uzupełnieniach do niego ustanawia się warunki wzajemnej współpracy w zakresie badań, rozwoju i zatwierdzania w dziedzinie lotnictwa cywilnego oraz na wszystkich etapach modernizacji zarządzania ruchem lotniczym (ATM). Modernizacja ATM obejmuje działania w zakresie badań, rozwoju, zatwierdzania i wprowadzania, mające na celu zapewnienie globalnej interoperacyjności. W tym celu Strony mogą zapewniać personel, zasoby oraz powiązane usługi na potrzeby współpracy w zakresie określonym w niniejszym Porozumieniu oraz w załącznikach, dodatkach i uzupełnieniach do niego. Wszystkie działania podejmowane zgodnie z niniejszym Porozumieniem oraz wszystkimi załącznikami, dodatkami i uzupełnieniami do niego są uzależnione od dostępności przyznanых środków finansowych i innych zasobów niezbędnych do wspomnianych celów.

B. Cele niniejszego Porozumienia można osiągnąć dzięki współpracy w każdym z następujących obszarów:

- 1) wymiana informacji dotyczących programów i projektów, wyników badań lub publikacji;
- 2) przeprowadzanie wspólnych analiz;
- 3) koordynacja programów i projektów w zakresie badań, rozwoju i zatwierdzania w dziedzinie lotnictwa cywilnego, koordynacja działań w zakresie modernizacji ATM oraz odpowiednia realizacja tych przedsięwzięć przez Strony dzięki wspólnym staraniom;
- 4) wymiana pracowników naukowych i technicznych;
- 5) wymiana specjalistycznego sprzętu, oprogramowania i systemów przeznaczonych do prac badawczych oraz analiz kompatybilności;
- 6) wspólna organizacja sympozjów lub konferencji; oraz
- 7) wzajemne konsultacje mające na celu ustalenie wspólnego trybu działania w odpowiednich organach międzynarodowych.

C. Z zastrzeżeniem mających zastosowanie przepisów ustawowych i wykonawczych oraz polityk, z ewentualnymi ich późniejszymi zmianami, Strony wspierają, w najwyższym wykonalnym stopniu, zaangażowanie uczestników w działania objęte współpracą na podstawie niniejszego Porozumienia oraz załączników, dodatków i uzupełnień do niego w celu zapewnienia porównywalnych możliwości udziału w swoich odpowiednich działaniach. Strony angażują uczestników w działania objęte współpracą, które prowadzone są na zasadzie wzajemności zgodnie z następującymi zasadami:

- 1) wzajemne korzyści;
- 2) porównywalne możliwości angażowania się w działania objęte współpracą;

- 3) sprawiedliwe i uczciwe traktowanie;
- 4) terminowa wymiana informacji mogących wywierać wpływ na działania objęte współpracą; oraz
- 5) przejrzystość.

D. Takie działania objęte współpracą prowadzi się zgodnie ze szczegółowymi załącznikami, dodatkami i uzupełnieniami określonymi w art. II.

Artykuł II

Wprowadzanie w życie

A. Niniejsze Porozumienie wprowadza się w życie poprzez szczegółowe załączniki, dodatki i uzupełnienia do niniejszego Porozumienia. W tychże załącznikach, dodatkach i uzupełnieniach, które stanowią integralną część niniejszego Porozumienia, opisuje się, w zależności od przypadku, charakter i czas trwania współpracy w określonym obszarze lub celu, sposób postępowania z własnością intelektualną, odpowiedzialność, finansowanie, alokację kosztów oraz wszelkie pozostałe odpowiednie kwestie. O ile nie przewidziano inaczej w niniejszym Porozumieniu lub w załączniku do niego, w przypadku sprzeczności między postanowieniem załącznika, dodatku lub uzupełnienia a postanowieniem niniejszego Porozumienia postanowienie Porozumienia ma pierwszeństwo.

B. Koordynacja działań objętych współpracą i administrowanie nimi na podstawie niniejszego Porozumienia oraz załączników, dodatków i uzupełnień do niego realizowane są w imieniu rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki przez Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego, a w imieniu Unii Europejskiej przez Komisję Europejską.

C. Jednostkami, które wyznaczono do koordynacji niniejszego Porozumienia i administrowania nim, do których należy kierować wszystkie zapotrzebowania na usługi w ramach niniejszego Porozumienia, są:

1. w imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Ave., S.W.
Washington, D.C.
20591 – USA
Telefon: +1-202-267-1000
Faks: +1-202-267-7198

2. w imieniu Unii Europejskiej:

European Commission
Directorate-General for Mobility and Transport
Directorate for Aviation
Rue de Mot, 24
1040 Bruxelles/Brussel – Belgia
Telefon: +32-2-299-19-15

D. Podmioty wyznaczone do kontaktów ws. programu technicznego w zakresie szczegółowych działań określa się zgodnie z załącznikami, dodatkami i uzupełnieniami do niniejszego Porozumienia.

Artykuł III

Zarządzanie

A. Zarządzanie w odniesieniu do niniejszego Porozumienia

1. Niniejszym Strony ustanawiają procedurę zarządzania realizowaną przez przedstawicieli:

- a) Stanów Zjednoczonych Ameryki – przedstawicielem jest Dyrektor Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego (FAA); oraz
 - b) Unii Europejskiej – przedstawicielem jest Dyrektor Generalny Dyrekcji Generalnej Komisji Europejskiej ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE);
- zwanych dalej „przedstawicielami Stron”.

2. Przedstawiciele Stron nadzorują współpracę dotyczącą tematów określonych w załącznikach oraz w powiązanych dodatkach i uzupełnieniach do niniejszego Porozumienia.
3. Przedstawiciele Stron:
 - a) przyjmują załączniki oraz wszelkie zmiany w załącznikach; oraz
 - b) przyjmują wnioski dotyczące innego rodzaju zmian w niniejszym Porozumieniu.
4. Przedstawiciele Stron zajmują się, w zakresie niniejszego Porozumienia oraz załączników, dodatków i uzupełnień do niego:
 - a) kwestiami, które mogą wyniknąć, oraz zmianami, które mogą mieć wpływ na wprowadzanie w życie niniejszego Porozumienia oraz załączników, dodatków i uzupełnień do niego;
 - b) wspólnym podejściem do wprowadzania nowych technologii i procedur, w tym działań w zakresie badań, oceny i modernizacji ATM, oraz przechodzenia na te technologie i procedury, a także do innych obszarów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania; oraz
 - c) projektami przepisów ustawowych i wykonawczych jednej ze Stron, które mogą mieć wpływ na interesy drugiej Strony, w zakresie niniejszego Porozumienia oraz załączników, dodatków i uzupełnień do niego.
5. Przedstawiciele Stron nie są zobowiązani do odbywania regularnych posiedzeń. Posiedzenia można zwoływać w trybie doraźnym. Posiedzenia te mogą odbywać się telefonicznie, w formie wideokonferencji lub bezpośrednich spotkań. Decyzje przedstawicieli Stron są dokumentowane i podejmowane na zasadzie konsensusu.
6. Przedstawiciele Stron mogą w trybie doraźnym zapraszać ekspertów zajmujących się określoną tematyką i mogą w stosownych przypadkach powoływać techniczne grupy robocze.

B. Zarządzanie w odniesieniu do załączników

1. Każdym załącznikiem do niniejszego Porozumienia zarządza jego odpowiedni komitet wykonawczy. Każdemu komitetowi wykonawczemu współprzewodniczą przedstawiciele FAA i Komisji Europejskiej reprezentujący odpowiedni szczebel operacyjny, wyznaczeni w mającym zastosowanie załączniku.
2. W razie potrzeby Strony wyznaczają innych członków komitetu wykonawczego do reprezentowania ich zakresów odpowiedzialności.
3. Komitet wykonawczy może w trybie doraźnym zapraszać ekspertów zajmujących się określoną tematyką.
4. Komitety wykonawcze nadzorują pracę komitetów, grup roboczych i wszelkich innych grup ustanowionych na podstawie załączników, którymi zarządzają, oraz powiązanych dodatków i uzupełnień. Komitety wykonawcze opracowują i przyjmują regulaminy wewnętrzne.
5. Wszystkie decyzje komitetu wykonawczego podejmuje się na zasadzie konsensusu osiągniętego przez jego współprzewodniczących. Decyzje te sporządzane są na piśmie i podpisywane przez współprzewodniczących.
6. Komitety wykonawcze mogą rozpatrywać wszelkie kwestie związane z funkcjonowaniem załączników, którymi zarządzają, oraz powiązanych dodatków i uzupełnień. Komitety wykonawcze odpowiadają w szczególności za:
 - a) nadzorowanie współpracy w dziedzinach uwzględnionych w załącznikach, którymi zarządzają, oraz w powiązanych dodatkach i uzupełnieniach; udzielanie odpowiednich wskazówek pracownikom wykonującym zadania w powyższym zakresie;
 - b) zapewnienie forum służącego omówieniu, w zakresie załączników, którymi zarządzają, oraz powiązanych dodatków i uzupełnień:
 - kwestii, które mogą wyniknąć, oraz zmian, które mogą mieć wpływ na wprowadzanie w życie załączników, dodatków i uzupełnień,
 - wspólnego podejścia do wprowadzania nowych technologii i procedur, działań w zakresie badań, oceny i modernizacji ATM oraz innych obszarów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, oraz
 - projektów przepisów ustawowych i wykonawczych jednej ze Stron, które mogą mieć wpływ na interesy drugiej Strony, w zakresie załącznika, którym zarządzają;

- c) zatwierdzanie i przekazywanie przedstawicielom Stron wniosków dotyczących zmian w załącznikach, którymi zarządzają;
- d) przyjmowanie dodatków do załączników, którymi zarządzają, po konsultacji z przedstawicielami Stron oraz przyjmowanie wszelkich zmian w tych dodatkach;
- e) przyjmowanie uzupełnień do dodatków do załączników, którymi zarządzają, oraz przyjmowanie wszelkich zmian w tych uzupełnieniach.

Artykuł IV

Wymiana personelu

Strony mogą przeprowadzać między sobą wymiany personelu technicznego w celu prowadzenia działań opisanych w załączniku, dodatku lub uzupełnieniu do niniejszego Porozumienia. Wszystkie te wymiany odbywają się zgodnie z warunkami określonymi w niniejszym Porozumieniu oraz w załącznikach, dodatkach i uzupełnieniach do niego. Personel techniczny objęty wymianą między Stronami wykonuje pracę określoną w załączniku, dodatku lub uzupełnieniu. Taki personel techniczny może pochodzić z organów lub od wykonawców zewnętrznych w Stanach Zjednoczonych lub w Unii Europejskiej, w zależności od wspólnych ustaleń.

Artykuł V

Ustalenia dotyczące wypożyczania sprzętu

Jedna ze Stron („Wypożyczający”) może wypożyczyć sprzęt drugiej Stronie („Pożyczającemu”) zgodnie z załącznikiem, dodatkiem lub uzupełnieniem do niniejszego Porozumienia. Do każdego wypożyczenia sprzętu stosuje się następujące postanowienia ogólne, o ile nie określono inaczej w załączniku, dodatku lub uzupełnieniu:

- A. Wypożyczający określa wartość sprzętu, który ma być przedmiotem wypożyczenia.
- B. Pożyczający przejmuje sprzęt pod opiekę i w posiadanie w placówce Wypożyczającego wskazanej przez Strony w załączniku, dodatku lub uzupełnieniu. Sprzęt pozostaje pod opieką i w posiadaniu Pożyczającego do czasu jego zwrotu Wypożyczającemu zgodnie z lit. H poniżej.
- C. Pożyczający przewozi na własny koszt każdy sprzęt do placówki wskazanej przez Strony w załączniku, dodatku lub uzupełnieniu.
- D. Strony współpracują w celu zapewnienia wszelkich pozwoleń, w tym pozwoleń na wywóz, wymaganych do transportu sprzętu.
- E. Pożyczający odpowiada za instalację sprzętu w placówce wskazanej przez Strony w załączniku, dodatku lub uzupełnieniu. Wypożyczający, w razie potrzeby, służy pomocą Pożyczającemu w instalacji sprzętu będącego przedmiotem wypożyczenia na warunkach uzgodnionych przez Strony.
- F. W okresie wypożyczenia Pożyczający eksploatuje i utrzymuje sprzęt w odpowiednim stanie, zapewnia nieprzerwaną sprawność sprzętu oraz umożliwia Wypożyczającemu przeprowadzenie kontroli sprzętu w dowolnym rozsądnym terminie.
- G. Wypożyczający służy pomocą Pożyczającemu w zlokalizowaniu źródeł zaopatrzenia w zwykłe elementy i specjalistyczne części, do których Pożyczający nie ma łatwego dostępu.
- H. Po wygaśnięciu lub wypowiedzeniu stosownego załącznika, dodatku lub uzupełnienia albo niniejszego Porozumienia, lub gdy zakończono użytkowanie sprzętu, Pożyczający zwraca sprzęt Wypożyczającemu na koszt Pożyczającego.
- I. W przypadku utraty lub uszkodzenia sprzętu wypożyczonego na podstawie niniejszego Porozumienia, który to sprzęt Pożyczający przejął pod opiekę i w posiadanie, Pożyczający, według uznania Wypożyczającego, naprawia sprzęt lub wypłaca odszkodowanie Wypożyczającemu w wysokości (określonej przez Wypożyczającego zgodnie z lit. A powyżej) odpowiadającej wartości utraconego lub uszkodzonego sprzętu.
- J. Każdy sprzęt będący przedmiotem wymiany na podstawie niniejszego Porozumienia jest wykorzystywany wyłącznie do celów badań i rozwoju oraz zatwierdzania i nie może być w żadnym przypadku używany w aktywnym lotnictwie cywilnym ani do innych zastosowań operacyjnych.
- K. Każdy transfer technologii, sprzętu lub innych elementów na podstawie niniejszego Porozumienia podlega mającym zastosowanie przepisom i ustaleniom w zakresie polityki Stron.

Artykuł VI

Finansowanie

- A. O ile załącznik, dodatek lub uzupełnienie do niniejszego Porozumienia nie stanowią inaczej, każda ze Stron ponosi koszty działań prowadzonych przez nią na podstawie niniejszego Porozumienia.
- B. Numer porozumienia NAT-I-9406A został nadany przez Stany Zjednoczone w celu określenia niniejszego programu współpracy i należy się na niego powoływać we wszelkiej korespondencji dotyczącej niniejszego Porozumienia.

Artykuł VII

Ujawnianie informacji

- A. Z wyjątkiem przypadków, gdy wymagają tego mające zastosowanie przepisy lub postanowienia uprzedniego pisemnego uzgodnienia pomiędzy Stronami, żadna ze Stron nie ujawnia jakichkolwiek informacji ani materiałów mających związek z zadaniami lub dotyczących programów uzgodnionych na podstawie niniejszego porozumienia oraz załączników, dodatków lub uzupełnień do niego stronom trzecim innym niż (i) wykonawcy lub podwykonawcy zaangażowani w te zadania lub programy, w zakresie, w jakim są one niezbędne do realizacji tych zadań i programów, lub (ii) pozostałe organy rządowe Stron.
- B. Jeżeli jedna ze Stron stwierdzi, że zgodnie z jej przepisami ustawowymi i wykonawczymi stanie się konieczne – lub można racjonalnie oczekiwać, że stanie się konieczne – ujawnienie informacji w zakresie, o którym mowa w lit. A niniejszego artykułu, Strona ta informuje o tym drugą Stronę i czyni to, na ile to możliwe, niezwłocznie oraz przed ujawnieniem tychże informacji. Strony przeprowadzają następnie konsultacje w celu określenia odpowiednich metod postępowania.

Artykuł VIII

Prawa własności intelektualnej

- A. Strona przekazująca drugiej Stronie własność intelektualną (która do celów niniejszego Porozumienia obejmuje analizy, sprawozdania, bazy danych, oprogramowanie, know-how, szczególnie chronione informacje techniczne i handlowe, dane i archiwa oraz powiązane dokumenty i materiały, niezależnie od ich postaci lub nośnika, na jakim je zapisano) zgodnie z warunkami załącznika, dodatku lub uzupełnienia do niniejszego Porozumienia zachowuje do niej takie prawa własności intelektualnej, jakie posiadała w momencie przekazania. Strona przekazująca dokument lub inny rodzaj własności intelektualnej na podstawie załącznika, dodatku lub uzupełnienia do niniejszego Porozumienia wyraźnie oznacza dany dokument lub inny przedmiot własności intelektualnej jako poufne informacje handlowe lub jako zastrzeżony bądź stanowiący tajemnicę handlową, w zależności od przypadku.
- B. Poza przypadkami określonymi w załączniku, dodatku lub uzupełnieniu do niniejszego Porozumienia Strona otrzymująca własność intelektualną od drugiej Strony na podstawie niniejszego Porozumienia:
1. nie nabywa żadnych praw własnościowych do własności intelektualnej poprzez sam fakt otrzymania jej od drugiej Strony; oraz
 2. nie ujawnia własności intelektualnej stronom trzecim, innym niż wykonawcy lub podwykonawcy zaangażowani w program związany z załącznikiem, dodatkiem lub uzupełnieniem do niniejszego Porozumienia, bez uprzedniej pisemnej zgody drugiej Strony. W razie ujawnienia wykonawcy lub podwykonawcy zaangażowanemu w program Strona ujawniająca:
 - a) ogranicza wykorzystywanie własności intelektualnej przez wykonawcę lub podwykonawcę do celów określonych w mającym zastosowanie załączniku, dodatku lub uzupełnieniu; oraz
 - b) zabrania wykonawcy lub podwykonawcy dalszego ujawniania własności intelektualnej stronom trzecim, z wyjątkiem przypadku, gdy druga Strona udzieli uprzednio pisemnego pozwolenia na dalsze jej ujawnianie.
- C. Poza przypadkami określonymi w załączniku, dodatku lub uzupełnieniu do niniejszego Porozumienia wszelka własność intelektualna wspólnie stworzona przez Strony zgodnie z niniejszym Porozumieniem oraz załącznikami, dodatkami i uzupełnieniami do niego stanowi współwłasność obu Stron.
1. Każda ze Stron ma we wszystkich krajach niewyłączne, nieodwołalne prawo do reprodukcji, przygotowania utworów zależnych, publicznego rozpowszechniania oraz do tłumaczenia takiej własności intelektualnej, pod warunkiem że taka reprodukcja, takie przygotowanie, rozpowszechnianie i tłumaczenie nie mają wpływu na ochronę praw własności intelektualnej drugiej Strony. Każda ze Stron ma prawo do weryfikacji tłumaczenia takiej własności intelektualnej przed jego publicznym rozpowszechnieniem.
 2. We wszystkich publicznie rozpowszechnionych egzemplarzach publikacji naukowych i technicznych, niezastrzeżonych sprawozdań naukowych oraz książek bezpośrednio wynikających ze współpracy w ramach niniejszego Porozumienia oraz załączników, dodatków lub uzupełnień do niego wskazuje się nazwiska autorów prac, chyba że autor wyraźnie odmówił ujawnienia nazwiska.

D. Jeżeli Strona nie zgadza się oznaczyć dokumentu lub innego rodzaju własności intelektualnej, przekazanego przez drugą Stronę na podstawie załącznika, dodatku lub uzupełnienia do niniejszego Porozumienia, jako poufnych informacji handlowych lub jako zastrzeżonego bądź stanowiącego tajemnicę handlową, Strona niezgadzająca się na oznaczenie występuje z wnioskiem o konsultacje z drugą Stroną w celu omówienia tej kwestii. Konsultacje mogą być prowadzone w połączeniu z posiedzeniem przedstawicieli Stron, posiedzeniem odpowiedniego komitetu wykonawczego lub posiedzeniem innych komitetów, które mogą zostać ustanowione na podstawie załącznika, dodatku lub uzupełnienia do niniejszego Porozumienia.

Artykuł IX

Immunitet i odpowiedzialność

A. W razie potrzeby Strony określają kwestie immunitetu i odpowiedzialności związane z działaniami podejmowanymi na podstawie niniejszego Porozumienia w stosownym załączniku, dodatku lub uzupełnieniu.

B. Strony uzgadniają, że wszystkie działania podejmowane na podstawie niniejszego Porozumienia oraz załączników, dodatków i uzupełnień do niego prowadzi się z należytą starannością zawodową oraz podejmuje się wszelkie racjonalne wysiłki, aby ograniczyć ewentualne ryzyko dla stron trzecich oraz spełnić wszystkie wymogi w zakresie bezpieczeństwa i nadzoru.

Artykuł X

Zmiany

A. Strony mogą zmieniać niniejsze Porozumienie oraz załączniki, dodatki i uzupełnienia do niego w drodze pisemnej umowy podpisanej przez obie Strony. Załączniki, dodatki i uzupełnienia można również zmieniać w sposób określony w art. III.

B. Zmiany w niniejszym Porozumieniu lub w załącznikach, dodatkach bądź uzupełnieniach do niniejszego Porozumienia wchodzi w życie zgodnie z ich postanowieniami.

Artykuł XI

Rozstrzyganie sporów

Strony rozstrzygają wszelkie spory dotyczące wykładni lub stosowania niniejszego Porozumienia lub załączników, dodatków i uzupełnień do niego w drodze konsultacji między Stronami. Strony nie kierują żadnych takich sporów do międzynarodowych trybunałów ani stron trzecich celem ich rozstrzygnięcia.

Artykuł XII

Wejście w życie i wypowiedzenie załączników, dodatków i uzupełnień

A. Poszczególne załączniki, dodatki lub uzupełnienia przyjęte na podstawie art. III po wejściu w życie niniejszego Porozumienia wchodzi w życie zgodnie z zawartymi w nich postanowieniami.

B. Każda ze Stron może w dowolnym czasie wypowiedzieć załącznik, dodatek lub uzupełnienie powiadamiając o tym drugą Stronę na piśmie, z zachowaniem sześćdziesięciodniowego (60-dniowego) okresu wypowiedzenia. Każda ze Stron ma na zamknięcie swojej działalności sto dwadzieścia (120) dni od rozwiązania załącznika, dodatku lub uzupełnienia.

C. Rozwiązanie niniejszego Porozumienia nie wpływa na prawa i obowiązki Stron powstałe na mocy art. V, VII, VIII i IX. Każda ze Stron ma na zamknięcie swojej działalności sto dwadzieścia (120) dni od rozwiązania niniejszego Porozumienia.

ZAŁĄCZNIK I

**DO POROZUMIENIA O WSPÓŁPRACY NAT-I-9406A MIĘDZY STANAMI ZJEDNOCZONYMI AMERYKI
A UNIĄ EUROPEJSKĄ****MODERNIZACJA ZARZĄDZANIA RUCHEM LOTNICZYM I GLOBALNA INTEROPERACYJNOŚĆ****Artykuł I****Cel**

Celem niniejszego załącznika jest wprowadzenie w życie Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską (zwanego dalej „Porozumieniem”) poprzez określenie warunków, na jakich Strony nawiązują współpracę dotyczącą ich odpowiednich działań w zakresie modernizacji zarządzania ruchem lotniczym (ATM) – NextGen i jednolitą europejską przestrzeń powietrzną – w celu zapewnienia globalnej interoperacyjności swoich systemów ATM, z uwzględnieniem interesów cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej.

Artykuł II**Zasady**

W ramach prowadzonych przez Strony działań w zakresie modernizacji ATM oraz zgodnie z zasadami określonymi w art. I lit. C Porozumienia Strony:

- A. w zależności od przypadku, umożliwiają podmiotom rządowym i branżowym drugiej Strony udział w pracach stosownych podmiotów doradczych oraz w inicjatywach branżowych, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz zasadami funkcjonowania tych podmiotów i inicjatyw;
- B. starają się zapewnić zainteresowanym podmiotom branżowym drugiej Strony możliwości udziału w programach prac i dostępu do informacji i wyników dotyczących równorzędnych działań w zakresie modernizacji ATM;
- C. poprzez komitet wykonawczy ustanowiony na podstawie art. IV niniejszego załącznika wspólnie określają – w dodatkach i uzupełnieniach – dziedziny umożliwiające udział w pracach podmiotów doradczych, w inicjatywach, programach i projektach każdej ze Stron; oraz
- D. poprzez komitet wykonawczy monitorują wprowadzanie w życie niniejszego załącznika i w stosownych przypadkach przyjmują nowe dodatki i uzupełnienia lub zmiany w obowiązujących dodatkach i uzupełnieniach zgodnie z art. III lit. B Porozumienia.

Artykuł III**Zakres prac**

A. Prace są realizowane w takim zakresie, aby stanowiły wkład w starania, jakie każda Strona podejmuje na rzecz modernizacji ATM, w celu zapewnienia globalnej interoperacyjności poprzez wzajemną współpracę, w tym między innymi współpracę w następujących obszarach:

- zdefiniowanie systemów wysokiego szczebla, koncepcje operacyjne, zdefiniowanie architektury i podstawy techniczne,
- działania w zakresie tworzenia harmonogramów i w zakresie normalizacji,
- badania i rozwój związane z inicjatywami w zakresie ATM w ramach SESAR i NextGen,
- operacje oparte na trajektoriach,
- globalna interoperacyjność i harmonizacja, w tym wsparcie inicjatyw Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO),
- zarządzanie informacjami,
- inicjatywy w zakresie łączności, nawigacji i nadzoru,
- wprowadzanie systemów i zdolności w zakresie ATM,
- harmonizacja wdrażania norm,
- wskaźniki efektywności związane z systemami ATM i inicjatywami modernizacyjnymi,
- operacyjne wskaźniki efektywności w lotnictwie,
- modelowanie i analizy ekonomiczne,
- informacje o przepływie ruchu,

- inicjatywy dotyczące bezpieczeństwa w zakresie ATM,
- integracja nowych statków powietrznych, w tym bezałogowych systemów powietrznych (UAS), z ATM,
- cyberbezpieczeństwo związane z dziedziną ATM,
- mechanizmy zachęt,
- czynniki ludzkie,
- działania w zakresie ulepszania portów lotniczych.

B. W razie konieczności Strony przygotowują na zasadzie wzajemności, indywidualnie albo wspólnie na potrzeby wymiany między sobą, sprawozdania opisujące koncepcje użytkowe, modele, prototypy, oceny, procedury zatwierdzania oraz analizy porównawcze dotyczące aspektów technicznych i operacyjnych ATM. Do celów oceny i zatwierdzania można stosować szeroki zakres narzędzi, takich jak symulacje i testy rzeczywiste lub demonstracje.

Artykuł IV

Zarządzanie

Strony ustanawiają komitet wykonawczy (ExComm) zgodnie z art. III lit. B Porozumienia:

- A. któremu współprzewodniczą Dyrektor ds. NextGen w Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego (FAA), lub wyznaczona przez niego osoba, oraz Kierownik Działu ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES) w DG MOVE Komisji Europejskiej, lub wyznaczona przez niego osoba;
- B. w skład którego wchodzi inni członkowie komitetu wyznaczeni przez Strony, w zależności od ich zakresów odpowiedzialności związanych z ATM;
- C. który zbiera się co najmniej raz w roku w celu:
 - 1. monitorowania i dokonywania przeglądu postępów będących w toku wspólnych projektów i działań, określonych w dodatkach i uzupełnieniach;
 - 2. przeprowadzenia oceny uzyskanych wyników;
 - 3. monitorowania i zapewnienia skutecznego wprowadzenia w życie niniejszego załącznika oraz, w razie potrzeby, przeprowadzenia konsultacji w sprawie mechanizmów udziału branży lub skierowania zapytań do przedstawicieli Stron, o których mowa w art. III lit. A Porozumienia;
- D. który rozpatruje wszelkie kwestie związane z wprowadzaniem w życie niniejszego załącznika oraz powiązanych dodatków i uzupełnień. Zgodnie z art. III lit. B Porozumienia ExComm odpowiada w szczególności za:
 - 1. nadzorowanie współpracy w dziedzinach uwzględnionych w niniejszym załączniku oraz w powiązanych dodatkach i uzupełnieniach; udzielanie odpowiednich wskazówek pracownikom wykonującym swoje zadania w powyższym zakresie;
 - 2. zapewnienie forum służącego omówieniu, w zakresie niniejszego załącznika oraz powiązanych dodatków i uzupełnień:
 - kwestii, które mogą wyniknąć, oraz zmian, które mogą mieć wpływ na wprowadzanie w życie niniejszego załącznika oraz dodatków i uzupełnień do niego,
 - wspólnego podejścia do wprowadzania nowych technologii i procedur, w tym działań w zakresie badań, oceny i wprowadzania, oraz przechodzenia na te technologie i procedury, a także innych obszarów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, oraz
 - projektów przepisów ustawowych i wykonawczych jednej ze Stron, które mogą mieć wpływ na interesy drugiej Strony, w zakresie niniejszego załącznika;
 - 3. zatwierdzanie i przekazywanie przedstawicielom Stron wniosków dotyczących zmian w niniejszym załączniku;
 - 4. przyjmowanie dodatków do niniejszego załącznika, po konsultacji z przedstawicielami Stron oraz przyjmowanie wszelkich zmian w tych dodatkach;
 - 5. przyjmowanie uzupełnień do dodatków do niniejszego załącznika oraz przyjmowanie wszelkich zmian w tych uzupełnieniach;
- E. który przyjmuje swój regulamin. Wszelkie decyzje podejmuje się na zasadzie konsensusu osiągniętego przez współprzewodniczących. Decyzje te sporządzane są na piśmie i podpisane przez współprzewodniczących;

- F. który propaguje synergii i spójność oraz zapewnia, by nie powielano prac prowadzonych w ramach dodatków lub uzupełnień do niniejszego załącznika;
- G. który w stosownych przypadkach koordynuje swoje działania z pozostałymi komitetami wykonawczymi ustanowionymi na podstawie Porozumienia, tak aby propagować synergii i spójność oraz unikać powielania prac prowadzonych w ramach pozostałych załączników do Porozumienia;
- H. który w razie potrzeby składa sprawozdania przedstawicielom Stron.

Artykuł V

Immunitet i odpowiedzialność

Kwestie immunitetu i odpowiedzialności związane z działaniami w ramach niniejszego załącznika Strony określają w razie potrzeby w stosownych dodatkach lub uzupełnieniach.

Artykuł VI

Wprowadzanie w życie

- A. Całość prac przewidzianych w ramach niniejszego załącznika opisuje się w dodatkach lub uzupełnieniach, które po ich wejściu w życie stanowią część niniejszego załącznika.
- B. Każdy dodatek i każde uzupełnienie posiada kolejny numer i zawiera opis prac do wykonania przez Strony lub przez podmioty wyznaczone przez nie do przeprowadzenia prac, w tym: miejsce i planowany czas trwania prac; wskazanie pracowników i pozostałych zasobów niezbędnych do realizacji prac; szacunkowe koszty oraz wszelkie pozostałe istotne informacje dotyczące prac.

Artykuł VII

Postanowienia finansowe

O ile dodatek lub uzupełnienie nie stanowią inaczej, każda ze Stron ponosi koszty prowadzonych przez nią działań.

Artykuł VIII

Punkty kontaktowe

Jednostkami odpowiedzialnymi za koordynację niniejszego załącznika i zarządzanie nim są:

1. w imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 – USA
Telefon: +1 202-267-1000
Faks: +1 202-267-7198

2. w imieniu Unii Europejskiej:

Single European Sky Unit
Directorate-General for Mobility and Transport
Directorate for Air Transport
European Commission
Rue de Mot, 24
1040 Bruxelles/Brussel – Belgia
Telefon: +32-2-299-19-15

*Artykuł IX***Wypowiedzenie**

Wypowiedzenie niniejszego załącznika jest równoznaczne z wypowiedzeniem wszystkich dodatków i uzupełnień przyjętych na podstawie niniejszego załącznika.

Dodatek 1 do załącznika 1***do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską******Współpraca SESAR-NextGen na rzecz badań, rozwoju, zatwierdzania i globalnej interoperacyjności*****Artykuł I****Cel**

Celem niniejszego dodatku jest wprowadzenie w życie załącznika 1 do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską (zwanego dalej „Porozumieniem”) poprzez określenie warunków, na jakich Strony nawiązują współpracę w zakresie badań, rozwoju i zatwierdzania w celu zapewnienia globalnej interoperacyjności swoich programów modernizacji zarządzania ruchem lotniczym (ATM), odpowiednio – NextGen i SESAR, z uwzględnieniem interesów cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej.

Artykuł II**Definicje**

Do celów niniejszego dodatku termin „zatwierdzenie” oznacza potwierdzenie, w trakcie całego cyklu rozwoju, że proponowane rozwiązanie, obejmujące koncepcję, system i procedury, odpowiada potrzebom zainteresowanych stron.

Artykuł III**Zasady**

Działania objęte współpracą na podstawie niniejszego dodatku prowadzone są na zasadzie wzajemności zgodnie z zasadami określonymi w art. I lit. C Porozumienia.

Komitet koordynacyjny (CCOM) ustanowiony na mocy art. V niniejszego dodatku monitoruje wprowadzanie w życie niniejszego dodatku i określa dziedziny umożliwiające udział w pracach podmiotów doradczych, w inicjatywach i działaniach w zakresie badań, rozwoju i zatwierdzania każdej ze Stron, w szczególności te dziedziny, które pozwalają przyczynić się do zdefiniowania systemów wysokiego szczebla, takich jak interoperacyjność, zdefiniowanie architektury i podstawy techniczne. CCOM może na podstawie art. V niniejszego dodatku składać wnioski dotyczące uzupełnień odnoszących się do wskazanych dziedzin.

Artykuł IV**Zakres prac**

A. Prace są realizowane w takim zakresie, aby stanowiły wkład w badania, rozwój i zatwierdzanie w dziedzinie ATM na rzecz globalnej interoperacyjności. Prace mogą obejmować między innymi działania określone w ppkt 1–5 niniejszego artykułu.

1. Działania przekrojowe

Działania przekrojowe obejmują zadania, które nie dotyczą żadnego konkretnego opracowania operacyjnego lub technicznego, lecz charakteryzują się współzależnością między programami SESAR i NextGen. Działania te mają szczególne znaczenie dla współpracy, gdyż jakiegokolwiek rozbieżne podejście mogłoby mieć dalekosiężne i istotne skutki dla harmonizacji i interoperacyjności. W tym obszarze Strony zamierzają zajmować się:

- a) koncepcją operacyjną i harmonogramem prac;
- b) postanowieniami dotyczącymi separacji;
- c) opracowywaniem harmonogramów obejmujących normalizację i regulację w celu ułatwienia synchronizacji wdrażania;
- d) analizą biznesową i planowaniem inwestycji;
- e) środowiskiem;

- f) koordynacją wysiłków technicznych wspomagających działalność normalizacyjną na poziomie globalnym i na poziomie ICAO w dziedzinie modernizacji ATM;
- g) synchronizacją i spójnością harmonogramów prac dotyczących awioniki w celu zapewnienia użytkownikom przestrzeni powietrznej jak największej efektywności ekonomicznej; oraz
- h) koordynacją wprowadzania zmian technicznych i operacyjnych pozwalających uzyskać/utrzymać ciągłość operacji z punktu widzenia użytkownika przestrzeni powietrznej.

2. Zarządzanie informacjami

Głównym celem w ramach zarządzania informacjami jest zapewnienie terminowego rozpowszechniania rzetelnych i istotnych informacji dotyczących ATM wśród wszystkich zainteresowanych stron w sposób ciągły (interoperacyjny), bezpieczny i wspierający wspólny proces decyzyjny. W tym obszarze Strony zamierzają zajmować się:

- a) interoperacyjnością zarządzania informacjami obejmującego cały system transportu lotniczego (SWIM);
- b) interoperacyjnością systemu zarządzania informacją lotniczą (AIM); oraz
- c) wymianą informacji meteorologicznych.

3. Zarządzanie trajektorią

Zarządzanie trajektorią lotu obejmuje wymianę trajektorii czterowymiarowych (4D) powietrze-powietrze i powietrze-ziemia wymagającą spójnego podejścia do terminologii, definicji i wymiany informacji powietrznej w każdym momencie i we wszystkich fazach lotu. W tym obszarze Strony zamierzają zajmować się:

- a) wspólnym definiowaniem trajektorii i wymianą informacji o trajektorii;
- b) planowaniem lotu i dynamiczną aktualizacją planów lotu;
- c) zarządzaniem ruchem (w tym integracją i prognozowaniem trajektorii);
- d) integracją bezzałogowych systemów powietrznych (UAS) z ATM; oraz
- e) konwergencją koncepcji operacyjnych SESAR i NextGen, definicją usług oraz ich stosowaniem, w tym definicją trajektorii 4D i formatem wymiany.

4. Interoperacyjność łączności, nawigacji, nadzoru (CNS) oraz wyposażenia pokładowego

Interoperacyjność CNS i wyposażenia pokładowego obejmuje planowanie ekwipażu pokładowego i opracowanie interoperacyjnych aplikacji i systemów powietrze-powietrze i powietrze-ziemia. W tym obszarze Strony zamierzają zajmować się:

- a) interoperacyjnością wyposażenia pokładowego, obejmującą:
 - (i) pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS);
 - (ii) harmonogram wdrażania awioniki; oraz
 - (iii) pokładowe systemy wspomagające separację statków powietrznych w locie (ASAS) – powietrze-powietrze i powietrze-ziemia;
- b) łącznością, obejmującą:
 - (i) usługi i technologię łączy danych; oraz
 - (ii) elastyczną architekturę łączności;
- c) nawigacją, obejmującą:
 - (i) nawigację w oparciu o charakterystyki systemów (PBN); oraz
 - (ii) zastosowania globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) dla fazy przelotu i fazy podejścia, w tym podejścia z naprowadzaniem pionowym;
- d) nadzorem, obejmującym:
 - (i) usługi i technologię automatycznego zależnego dozoru (ADS); oraz
 - (ii) nadzór naziemny.

5. Projekty realizowane w ramach współpracy

Projekty realizowane w ramach współpracy obejmują projekty *ad hoc*, w stosunku do których Strony ustaliły, że konieczna jest ukierunkowana koordynacja i współpraca.

B. W razie konieczności Strony przygotowują na zasadzie wzajemności, indywidualnie albo wspólnie na potrzeby wymiany między sobą, sprawozdania opisujące koncepcje użytkowe, modele, prototypy, oceny, procedury zatwierdzania oraz analizy porównawcze dotyczące aspektów technicznych i operacyjnych ATM. Do celów oceny i zatwierdzania można stosować szeroki zakres narzędzi, takich jak symulacje i testy rzeczywiste.

Artykuł V

Zarządzanie

W zależności od dostępności finansowania Strony określają projekty i działania oraz zarządzają nimi, a także zapewniają, aby prace w toku pozostawały zorientowane na wynik, pragmatyczne i terminowe, tworząc efekt synergii, a jednocześnie nie prowadząc do powielania działań. W tym celu ustanawia się komitet koordynacyjny (CCOM):

- A. któremu współprzewodniczą przedstawiciele Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego (FAA) i Komisji Europejskiej – po jednym przedstawicielu każdej ze Stron – lub wyznaczone przez nich osoby;
- B. w skład którego wchodzi taka sama liczba członków wyznaczonych przez FAA i przez Komisję Europejską;
- C. który zbiera się co najmniej dwa razy w roku w celu:
 - 1. monitorowania i dokonywania przeglądu postępów będących w toku wspólnych projektów i działań, określonych w uzupełnieniach i realizowanych przez grupy robocze ustanowione na podstawie lit. F niniejszego artykułu;
 - 2. przeprowadzenia oceny uzyskanych wyników;
 - 3. zaproponowania, w razie potrzeby, rozpoczęcia nowych projektów i działań;
 - 4. opracowania wniosków dotyczących uzupełnień lub zmian w uzupełnieniach do niniejszego dodatku, które to wnioski CCOM przedkłada do przyjęcia komitetowi wykonawczemu; oraz
 - 5. monitorowania i zapewnienia skutecznego wprowadzenia w życie niniejszego dodatku oraz, w razie potrzeby, przeprowadzenia konsultacji w sprawie mechanizmów udziału branży lub skierowania zapytań do komitetu wykonawczego;
- D. który przyjmuje swój regulamin wewnętrzny. Wszystkie decyzje podejmuje się na zasadzie konsensusu osiągniętego przez współprzewodniczących. Decyzje te sporządzane są na piśmie i podpisywane przez współprzewodniczących lub przez wyznaczone przez nich osoby;
- E. który składa sprawozdania komitetowi wykonawczemu ustanowionemu na podstawie art. IV załącznika 1 do Porozumienia;
- F. który w stosownych przypadkach ustanawia grupy robocze, których zadaniem jest zajmowanie się poszczególnymi projektami lub działaniami realizowanymi w ramach niniejszego dodatku. W skład każdej grupy roboczej wchodzi odpowiednia i ograniczona liczba uczestników reprezentujących Strony. Grupy robocze spotykają się w miarę potrzeb, realizują instrukcje wydane przez CCOM i regularnie przekazują mu sprawozdania.

Artykuł VI

Immunitet i odpowiedzialność

Kwestie immunitetu i odpowiedzialności związane z działaniami w ramach niniejszego dodatku Strony mogą w razie potrzeby określić w stosownym uzupełnieniu.

Artykuł VII

Wprowadzanie w życie

- A. Całość prac przewidzianych w ramach niniejszego dodatku opisuje się w uzupełnieniach, które po ich wejściu w życie stanowią część niniejszego dodatku.
- B. Każde uzupełnienie zawiera opis prac do wykonania przez Strony lub grupy robocze wyznaczone przez nie do przeprowadzenia prac, w tym: miejsce i planowany czas trwania prac; wskazanie pracowników i pozostałych zasobów niezbędnych do realizacji prac; szacunkowe koszty oraz wszelkie pozostałe istotne informacje dotyczące prac.

Artykuł VIII

Postanowienia finansowe

O ile uzupełnienie do niniejszego dodatku nie stanowi inaczej, każda ze Stron ponosi koszty prowadzonych przez nią działań.

*Artykuł IX***Punkty kontaktowe**

A. Jednostkami odpowiedzialnymi za koordynację niniejszego dodatku i zarządzanie nim są:

1. w imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 – USA
Telefon: +1 202-267-1000
Faks: +1 202-267-7198

2. w imieniu Unii Europejskiej:

Single European Sky Unit
Directorate-General for Mobility and Transport
Directorate for Air Transport
European Commission
Rue de Mot, 24
1040 Bruxelles/Brussel – Belgia
Telefon: + 32 2 296 84 30

B. Podmioty wyznaczone do kontaktów ws. programu technicznego w zakresie szczegółowych działań ustala się zgodnie z uzupełnieniami do niniejszego dodatku.

*Artykuł X***Wypowiedzenie**

Wypowiedzenie niniejszego dodatku jest równoznaczne z wypowiedzeniem wszystkich uzupełnień przyjętych przez Stronę na podstawie niniejszego dodatku.

Uzupełnienie 1 do dodatku 1 do załącznika 1**do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską****Współpraca SESAR-NextGen w zakresie działań przekrojowych na rzecz globalnej interoperacyjności****Artykuł I****Cel**

A. Niniejsze uzupełnienie 1 do dodatku 1 do załącznika 1 („dodatek 1”) do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A („Porozumienie”) między Stanami Zjednoczonymi Ameryki („Stany Zjednoczone”) a Unią Europejską („UE”) określa warunki współpracy w zakresie działań o charakterze przekrojowym (zwanym dalej „działaniami przekrojowymi”) na rzecz globalnej interoperacyjności programów SESAR i NextGen.

B. Niniejsze uzupełnienie:

1. zawiera opis prac, które mają zostać wykonane; oraz
2. określi wszelkie odstępstwa od postanowień dotyczących praw własności intelektualnej określonych w art. VIII Porozumienia.

Artykuł II**Zakres prac**

A. Stany Zjednoczone i UE („Strony”) uzgadniają, że będą w stosownych przypadkach koordynować szereg działań przekrojowych, a odnosi się to w szczególności do opisanych poniżej działań. Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego („FAA”) wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu Stanów Zjednoczonych. Komisja Europejska wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu UE i może w tym celu wyznaczyć Wspólne Przedsięwzięcie SESAR do realizacji działań objętych współpracą w ramach niniejszego uzupełnienia.

B. Strony prowadzą prace w celu opracowania wspólnej definicji koncepcji operacyjnej w tych obszarach, w których jest to potrzebne do zapewnienia użytkownikom przestrzeni powietrznej optymalnej efektywności i interoperacyjności, jak również dążą do uzgodnienia wspólnego harmonogramu wdrażania. Do prac tych zaliczają się określone działania koordynacyjne obejmujące metody separacji oraz prace nad definicją powiązanych usług w zakresie zarządzania ruchem lotniczym („ATM”). Podejmując te działania koordynacyjne, Strony biorą pod uwagę:

1. ważną rolę, jaką te działania będą odgrywać przy zapewnianiu wsparcia innym działaniom koordynacyjnym objętym niniejszym uzupełnieniem i pozostałymi uzupełnieniami do dodatku 1; oraz
2. potrzebę: (i) stworzenia skoordynowanej perspektywy i dojścia do wspólnego rozumienia podstawowych elementów SESAR i NextGen, zwłaszcza jeżeli chodzi o osiągnięcie odpowiednich celów operacyjnych i środowiskowych oraz celów w zakresie bezpieczeństwa i ochrony; (ii) opracowania uzupełniających regulacji; oraz (iii) ustanowienia środków osiągania i utrzymania interoperacyjności podczas planowanych operacji wprowadzania.

C. Strony koordynują zmiany w swoich odpowiednich harmonogramach działalności normalizacyjnej i regulacyjnej związane z działaniami przekrojowymi opisanymi w dodatku 1, w celu uniknięcia wszelkich poważniejszych problemów dotyczących interoperacyjności spowodowanych brakiem synchronizacji w zakresie przyjmowania nowych norm i regulacji na poziomie globalnym. Z tego samego powodu Strony dążą do określenia i propagowania – w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego – zharmonizowanego podejścia do międzynarodowych regulacji i norm dotyczących przyszłych zdolności operacyjnych i technicznych.

D. Strony koordynują swoje podejście do działań, środków i planowania w zakresie wprowadzania, w celu ułatwienia niezakłóconego przebiegu zmian technicznych i operacyjnych w systemach ATM Stanów Zjednoczonych i UE oraz w celu dostosowania harmonogramów i dat operacyjnego wprowadzania w tych przypadkach, w których potrzeby w zakresie interoperacyjności mają charakter nadrzędny.

E. Strony koordynują swoje podejście do zmian operacyjnych na rzecz jak najlepszych wyników w zakresie efektywności w obszarach bezpieczeństwa, ochrony, środowiska, czynników ludzkich i analiz biznesowych. W tej dziedzinie poszukuje się najlepszych praktyk w zakresie modelowania i metod wprowadzania ulepszeń oraz koordynuje się te praktyki i metody, w szczególności jeżeli chodzi o ustalanie celów uzupełniających i rozumienie uzasadnień leżących u ich podstaw, tak aby dokonywać wiarygodnych porównań elementów determinujących efektywność oraz oddziaływań SESAR i NextGen.

*Artykuł III***Zarządzanie i wprowadzanie w życie**

A. Pracami prowadzonymi na podstawie niniejszego uzupełnienia zarządza się zgodnie z warunkami określonymi w art. V dodatku 1. Bardziej szczegółowe zasady administrowania działaniami przekrojowymi Strony określają we wspólnym dokumencie administracyjnym zatwierdzonym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1. W dokumencie tym opisuje się środki, role, obowiązki i uczestników w odniesieniu do każdego przedsięwzięcia, jak również procedury robocze dotyczące działań przekrojowych.

B. Prace, które mają być wykonane na podstawie niniejszego uzupełnienia, dzieli się dalej na pojedyncze działania przekrojowe lub grupy powiązanych działań przekrojowych. W dokumencie roboczym zatwierdzonym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1: precyzuje się zakres prac w ramach każdego pojedynczego działania przekrojowego lub w ramach grupy takich działań; określa się podmioty wyznaczone do kontaktów ws. programu technicznego dla obu Stron; oraz opisuje się relacje każdego działania z pozostałymi działaniami.

*Artykuł IV***Finansowanie**

Każda ze Stron pokrywa koszty prac prowadzonych przez nią na podstawie niniejszego uzupełnienia.

*Artykuł V***Prawa własności intelektualnej**

Zastosowanie mają warunki określone w art. VIII (prawa własności intelektualnej) Porozumienia. Jeżeli jednak jedna ze Stron potrzebuje uzyskać dostęp do własności intelektualnej będącej w posiadaniu drugiej Strony, aby korzystać z własności intelektualnej wspólnie wypracowanej przez Strony na podstawie niniejszego uzupełnienia, właściciel udziela takiego dostępu na warunkach wyszczególnionych w art. VIII lit. B Porozumienia, o ile Strony nie uzgodniły, na zasadzie wyjątku, bardziej rygorystycznych warunków dotyczących takich praw dostępu.

*Artykuł VI***Punkty kontaktowe**

Strony informują się wzajemnie o swoich odpowiednich punktach kontaktowych do spraw koordynacji technicznej działań przekrojowych i zarządzania działaniami przekrojowymi, które mają być prowadzone na podstawie niniejszego uzupełnienia.

Uzupełnienie 2 do dodatku 1 do załącznika 1

do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską

Współpraca SESAR-NextGEN w zakresie zarządzania informacjami na rzecz globalnej interoperacyjności

Artykuł I**Cel**

A. Niniejsze uzupełnienie 2 do dodatku 1 do załącznika 1 („dodatek 1”) do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A („Porozumienie”) między Stanami Zjednoczonymi Ameryki („Stany Zjednoczone”) a Unią Europejską („UE”) określa warunki współpracy programów SESAR i NextGen w zakresie zarządzania informacjami na rzecz globalnej interoperacyjności.

B. Niniejsze uzupełnienie:

1. zawiera opis prac, które mają zostać wykonane; oraz
2. określa wszelkie odstępstwa od postanowień dotyczących praw własności intelektualnej określonych w art. VIII Porozumienia.

Artykuł II**Zakres prac**

A. Stany Zjednoczone i UE („Strony”) uzgadniają, że będą w stosownych przypadkach koordynować szereg działań z dziedziny zarządzania informacjami, w szczególności w odniesieniu do wymiany informacji, na których opiera się zdolność sieciocentrycznego interoperacyjnego zarządzania ruchem lotniczym („ATM”) z wykorzystaniem koncepcji zarządzania informacjami obejmującego cały system transportu lotniczego („SWIM”) (łącznie: „działania w zakresie zarządzania informacjami”), które to działania opisano dodatkowo w poniższych punktach. Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego („FAA”) wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu Stanów Zjednoczonych. Komisja Europejska wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu UE i może w tym celu wyznaczyć Wspólne Przedsięwzięcie SESAR do realizacji działań objętych współpracą w ramach niniejszego uzupełnienia.

B. Strony współpracują w celu zdefiniowania i realizacji interoperacyjnej infrastruktury technicznej SWIM. Prace te obejmują zdefiniowanie podstawowych zdolności interoperacyjnej infrastruktury technicznej SWIM, takich jak między innymi: wspólne schematy wymiany komunikatów; usługi rejestru (łącznie z katalogowaniem i wyszukiwaniem); usługi w zakresie ochrony; spójny model kluczowych informacji podlegających wymianie, łącznie z ich atrybutami; oraz umożliwienie optymalnego operacyjnego funkcjonowania ATM w poszczególnych regionach objętych programami SESAR i NextGen. W miarę potrzeb określa się wspólne funkcje zarządzania informacjami. Strony biorą pod uwagę włączenie statków powietrznych i portów lotniczych jako części infrastruktury technicznej SWIM.

C. Strony opracowują spójną terminologię na potrzeby terminowego, dokładnego i bezpiecznego rozpowszechniania informacji wspierających proces wspólnego podejmowania decyzji w zakresie ATM, zarówno dotyczących operacji naziemnych, jak i powietrznych, w przypadku gdy taka terminologia pozwalałaby zwiększyć lub zachować interoperacyjność wspomagającą sprawne przeprowadzanie operacji. W trakcie opracowywania spójnej terminologii Strony biorą pod uwagę sposób, w jaki terminologia ta będzie stanowić wsparcie dla innych działań koordynacyjnych objętych niniejszym uzupełnieniem i pozostałymi uzupełnieniami. Strony propagują również wspólne rozumienie podstawowych elementów jednej z kluczowych zdolności w ramach koncepcji operacyjnej zarówno SESAR, jak i NextGen – umożliwiania dostarczania właściwych informacji właściwym osobom we właściwym czasie, aby wspomóc podejmowanie właściwych decyzji operacyjnych.

D. Strony koordynują swoje odpowiednie działania w zakresie zarządzania informacjami, aby osiągnąć spójne zarządzanie informacjami w obrębie systemów zarządzania informacją lotniczą („AIM”), wymiany informacji meteorologicznych i planowania lotów oraz pomiędzy tymi systemami, jak określono w uzupełnieniu 3 do dodatku 1, uwzględniając wspólne scenariusze operacyjne wymagające informacji: (i) w celu wsparcia w fazach planowania strategicznego, realizacji i po zakończeniu lotu; oraz (ii) w celu ustalenia interoperacyjnych i wspólnych wymogów dotyczących efektywności w zakresie informacji.

E. Strony rozszerzają zakres zarządzania informacjami na inne obszary wymiany informacji w zakresie, w jakim jest to niezbędne do usprawnienia elementów decydujących o skuteczności programów SESAR i NextGen oraz do poprawy oddziaływania tych programów.

*Artykuł III***Zarządzanie i wprowadzanie w życie**

A. Pracami prowadzonymi na podstawie niniejszego uzupełnienia zarządza się zgodnie z warunkami określonymi w art. V dodatku 1. Bardziej szczegółowe zasady administrowania działaniami w zakresie zarządzania informacjami Strony określają we wspólnym dokumencie administracyjnym zatwierdzonym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1. W dokumencie tym opisuje się środki, role, obowiązki i uczestników w odniesieniu do każdego przedsięwzięcia, jak również procedury robocze dotyczące działań w zakresie zarządzania informacjami.

B. Prace, które mają być wykonane na podstawie niniejszego uzupełnienia, dzieli się dalej na pojedyncze działania w zakresie zarządzania informacjami lub grupy takich powiązanych działań. W dokumencie roboczym zatwierdzonym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1: precyzuje się zakres prac w ramach każdego pojedynczego działania w zakresie zarządzania informacjami lub w ramach grupy takich działań; określa się podmioty wyznaczone do kontaktów ws. programu technicznego dla obu Stron; oraz opisuje się relacje każdego działania z pozostałymi działaniami.

*Artykuł IV***Finansowanie**

Każda ze Stron pokrywa koszty prac prowadzonych przez nią na podstawie niniejszego uzupełnienia.

*Artykuł V***Prawa własności intelektualnej**

Zastosowanie mają warunki określone w art. VIII (prawa własności intelektualnej) Porozumienia. Jeżeli jednak jedna ze Stron potrzebuje uzyskać dostęp do własności intelektualnej będącej w posiadaniu drugiej Strony, aby korzystać z własności intelektualnej wspólnie wypracowanej przez Strony na podstawie niniejszego uzupełnienia, właściciel udziela takiego dostępu na warunkach wyszczególnionych w art. VIII lit. B Porozumienia, o ile Strony nie uzgodniły, na zasadzie wyjątku, bardziej rygorystycznych warunków dotyczących takich praw dostępu.

*Artykuł VI***Punkty kontaktowe**

Strony informują się wzajemnie o swoich odpowiednich punktach kontaktowych do spraw koordynacji technicznej działań w zakresie zarządzania informacjami i do spraw zarządzania tymi działaniami, które mają być prowadzone na podstawie niniejszego uzupełnienia.

Uzupełnienie 3 do dodatku 1 do załącznika 1***do Porozumienia o Współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską******Współpraca SESAR-NextGen w zakresie zarządzania trajektorią na rzecz globalnej interoperacyjności*****Artykuł I****Cel**

A. Niniejsze uzupełnienie 3 do dodatku 1 do załącznika 1 („dodatek 1”) do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A („Porozumienie”) między Stanami Zjednoczonymi Ameryki („Stany Zjednoczone”) a Unią Europejską („UE”) określa warunki współpracy w zakresie działań dotyczących zarządzania trajektorią (zwanymi dalej „działaniami w zakresie zarządzania trajektorią”) na rzecz globalnej interoperacyjności programów SESAR i NextGen.

B. Niniejsze uzupełnienie:

1. zawiera opis prac, które mają zostać wykonane; oraz
2. określa wszelkie odstępstwa od postanowień dotyczących praw własności intelektualnej określonych w art. VIII Porozumienia.

Artykuł II**Zakres prac**

A. Stany Zjednoczone i UE („Strony”) uzgadniają, że będą w stosownych przypadkach koordynować szereg działań w zakresie zarządzania trajektorią. Dziedzina ta stanowi jedną z kluczowych zdolności w ramach koncepcji operacyjnej SESAR i NextGen, a koordynacja jest niezbędna dla zapewnienia wspólnego rozumienia trajektorii, związku z fazami planowania lotu, planowania strategicznego i realizacji oraz fazą po zakończeniu lotu, a także w odniesieniu do wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej, w tym bezzałogowych systemów powietrznych („UAS”). Działania te opisano bardziej szczegółowo w poniższych punktach. Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego („FAA”) wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu Stanów Zjednoczonych. Komisja Europejska wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu UE i może w tym celu wyznaczyć Wspólne Przedsięwzięcie SESAR do realizacji działań objętych współpracą w ramach niniejszego uzupełnienia.

B. Strony współpracują w celu opracowania wspólnej definicji trajektorii czterowymiarowej (4D) na potrzeby różnych scenariuszy operacyjnych opisujących przyszłe środowisko zarządzania ruchem lotniczym, jak również formatu wymiany (wspomagającego wymianę danych powietrze-ziemia, powietrze-powietrze i ziemia-ziemia oraz przejście na formaty w ramach zarządzania informacjami obejmującego cały system transportu lotniczego) prowadzącego do interoperacyjnego i zorientowanego na efektywność rozwiązania, które może zostać sformalizowane dzięki prowadzonym w ramach EUROCAE, RTCA i Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego odpowiednim działaniom normalizacyjnym, o których mowa w uzupełnieniu 1 do dodatku 1.

C. W kontekście operacji w zakresie trajektorii 4D Strony koordynują opracowywanie koncepcji dotyczących: planowania lotu i operacyjnego planowania strategicznego; planowania podczas realizacji lotu; dynamicznej aktualizacji trajektorii podczas realizacji lotu; oraz analizy i archiwizacji po zakończeniu lotu. Celem takiej koordynacji są wspólne oraz interoperacyjne na poziomie globalnym wymogi dotyczące efektywności.

D. Strony koordynują koncepcje dotyczące równoważenia zapotrzebowania i pojemności, synchronizacji ruchu oraz zastosowań zarządzania konfliktami. Taka koordynacja obejmuje wymianę informacji dotyczących podstawowego przewidywania trajektorii w oparciu o dane z powietrza i z ziemi oraz jego włączenia do systemów i procedur operacyjnych, prowadzącego do wspólnych oraz interoperacyjnych na poziomie globalnym rozwiązań dotyczących efektywności.

E. Strony koordynują opracowywanie metod operacyjnych, procedur i wymogów technicznych dotyczących włączenia operacji UAS w cywilną przestrzeń powietrzną, w której obowiązują przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów, co prowadzi do wspólnych oraz interoperacyjnych na poziomie globalnym rozwiązań dotyczących efektywności. Celem takiej koordynacji jest zapewnienie bezpiecznego włączenia operacji UAS w przestrzeń powietrzną, w której mają miejsce załogowe operacje cywilne.

Artykuł III**Zarządzanie i wprowadzanie w życie**

A. Pracami prowadzonymi na podstawie niniejszego uzupełnienia zarządza się zgodnie z warunkami określonymi w art. V dodatku 1. Bardziej szczegółowe zasady administrowania działaniami w zakresie zarządzania trajektorią Strony określają we wspólnym dokumencie administracyjnym zatwierdzonym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1. W dokumencie tym opisuje się środki, role, obowiązki i uczestników w odniesieniu do każdego przedsięwzięcia, jak również procedury robocze dotyczące działań w zakresie zarządzania trajektorią.

B. Prace, które mają być wykonane na podstawie niniejszego uzupełnienia, dzieli się dalej na pojedyncze działania w zakresie zarządzania trajektorią lub grupy takich powiązanych działań. W dokumencie roboczym zatwierdzonym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1 precyzuje się zakres prac w ramach każdego pojedynczego działania w zakresie zarządzania trajektorią lub w ramach grupy takich działań, określa się podmioty wyznaczone do kontaktów ws. programu technicznego dla obu Stron oraz opisuje się relacje każdego działania z pozostałymi działaniami.

Artykuł IV

Finansowanie

Każda ze Stron pokrywa koszty prac prowadzonych przez nią na podstawie niniejszego uzupełnienia.

Artykuł V

Prawa własności intelektualnej

Zastosowanie mają warunki określone w art. VIII (praw własności intelektualnej) Porozumienia. Jeżeli jednak jedna ze Stron potrzebuje uzyskać dostęp do własności intelektualnej będącej w posiadaniu drugiej Strony, aby korzystać z własności intelektualnej wspólnie wypracowanej przez Strony na podstawie niniejszego uzupełnienia, właściciel udziela takiego dostępu na warunkach wyszczególnionych w art. VIII lit. B Porozumienia, o ile Strony nie uzgodniły, na zasadzie wyjątku, bardziej rygorystycznych warunków dotyczących takich praw dostępu.

Artykuł VI

Punkty kontaktowe

Strony informują się wzajemnie o swoich odpowiednich punktach kontaktowych do spraw koordynacji technicznej działań w zakresie zarządzania trajektorią i do spraw zarządzania takimi działaniami, które mają być prowadzone na podstawie niniejszego uzupełnienia.

Uzupełnienie 4 do dodatku 1 do załącznika 1**do Porozumienia o Współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską****Współpraca SESAR-NextGen w zakresie interoperacyjności CNS oraz wyposażenia pokładowego na rzecz globalnej interoperacyjności****Artykuł I****Cel**

A. Niniejsze uzupełnienie 4 do dodatku 1 do załącznika 1 („dodatek 1”) do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A („Porozumienie”) między Stanami Zjednoczonymi Ameryki („Stany Zjednoczone”) a Unią Europejską („UE”) określa warunki współpracy w zakresie działań dotyczących interoperacyjności łączności, nawigacji i nadzoru („CNS”) oraz wyposażenia pokładowego (zwanych dalej „działaniami w zakresie interoperacyjności CNS i wyposażenia pokładowego”) na rzecz globalnej interoperacyjności programów SESAR i NextGen.

B. Niniejsze uzupełnienie:

1. zawiera opis prac, które mają zostać wykonane; oraz
2. określa wszelkie odstępstwa od postanowień dotyczących praw własności intelektualnej określonych w art. VIII Porozumienia.

Artykuł II**Zakres prac**

Stany Zjednoczone i UE („Strony”) uzgadniają, że będą w stosownych przypadkach koordynować działania w zakresie interoperacyjności CNS i wyposażenia pokładowego w szczególności w odniesieniu do działań określonych w poniższych punktach. Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego („FAA”) wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu Stanów Zjednoczonych. Komisja Europejska wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu UE i może w tym celu wyznaczyć Wspólne Przedsięwzięcie SESAR do realizacji działań objętych współpracą w ramach niniejszego uzupełnienia.

A. Łączność

1. Strony pracują nad zapewnieniem interoperacyjności przyszłych technologii łączności, w tym:
 - a) usług łącza danych powietrze-ziemia i powietrze-powietrze;
 - b) podsięci, w tym systemu naziemnego (np. cyfrowego systemu łączności lotniczej w paśmie L), szerokopasmowego systemu krótkiego zasięgu skoncentrowanego wokół portów lotniczych (tj. AeroMACS – mobilnego systemu lotniskowej komunikacji lotniczej), przyszłych rozwiązań w zakresie łączności satelitarnej oraz funkcji zarządzania systemami łączności (np. zarządzania wielołączowego, zarządzania jakością usług, ochrony); oraz
 - c) ewentualnego wzajemnego połączenia wojskowych statków powietrznych z systemem zarządzania ruchem lotniczym poprzez wojskowe łącze danych.
2. Strony prowadzą koordynację w celu zapewnienia efektywnego wykorzystania widma częstotliwości radiowych i zapewniania, by nowe technologie nie powodowały szkodliwych zakłóceń.
3. Strony koordynują również swoje podejście do rozwoju awioniki, a w szczególności do opracowywania elastycznej architektury łączności, z wykorzystaniem na przykład pokładowych radiostacji programowalnych stosowanych w statkach powietrznych.

B. Nawigacja

Strony pracują nad zapewnieniem interoperacyjnej infrastruktury nawigacyjnej wspomagającej procedury nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów stosowane w fazie przelotu i w rejonie kontrolowanym lotniska, uwzględniając potencjalną racjonalizację naziemnej infrastruktury nawigacyjnej (np. VOR). W ramach prowadzonej przez Strony koordynacji interoperacyjności infrastruktury nawigacyjnej:

1. opiera się rozwiązania na konstelacji globalnego systemu nawigacji satelitarnej;

2. pracuje się nad wspólnymi rozwiązaniami dotyczącymi podejść precyzyjnych i podejść nieprecyzyjnych z wykorzystaniem systemów wspomagających opartych na urządzeniach naziemnych lub na wyposażeniu satelitarnym; oraz
3. uwzględni się koordynację podejść do rozwoju awioniki opartej na odbiornikach wielotrybowych.

C. Nadzór

1. Strony pracują nad zapewnieniem spójności swoich odpowiednich planów rozwoju automatycznego zależnego dozoru – rozgłaszania („ADS-B”), jednocześnie wspierając realizację potrzeb zarówno w zakresie zastosowań nadzoru naziemnego, jak i pokładowych systemów wspomagania separacji („ASAS”) poprzez rozwój zdolności „ADS-B Out/In”.
2. Strony mogą rozważyć opcje dotyczące (i) przedłużenia okresu użytkowania wspomagającego systemu 1090 ADS-B; oraz (ii) ustanowienia nowego systemu dla ADS-B.

D. Interoperacyjność wyposażenia pokładowego

1. Strony pracują nad zapewnieniem harmonizacji prowadzonych w ramach programów SESAR i NextGen działań dotyczących harmonogramów w zakresie awioniki, w celu ustanowienia spójnych norm awioniki zaspokajających potrzeby zarówno SESAR, jak i NextGen.
2. Strony koordynują ustanowienie funkcjonalnej architektury, która wspiera zarówno elementy koncepcyjne SESAR, jak i NextGen (np. operacje czterowymiarowe, pokładowy system zapobiegania kolizjom („ACAS”) i funkcje ASAS), jak również czynniki umożliwiające ich działanie (np. CNS), i której wprowadzenie w wielu fizycznych typach statków powietrznych (użytkowanych np. przez międzynarodowe linie lotnicze, w połączeniach regionalnych, w lotnictwie ogólnym i wojskowym) może być uwzględnione z uwagi na przyszłe aspekty zarówno przydatności, jak i późniejszej modernizacji.

E. Widmo

Strony:

1. koordynują rozwój systemów CNS efektywnych pod względem wykorzystania widma; oraz
2. współpracują w celu zabezpieczenia widma radiowych częstotliwości lotniczych przed szkodliwymi zakłóceniami, jak również w celu zapewnienia dostępności widma niezbędnego do działania obecnych i przyszłych systemów CNS.

Artykuł III

Zarządzanie i wprowadzanie w życie

A. Pracami prowadzonymi na podstawie niniejszego uzupełnienia zarządza się zgodnie z warunkami określonymi w art. V dodatku 1. Bardziej szczegółowe zasady administrowania działaniami w zakresie interoperacyjności CNS i wyposażenia pokładowego Strony określają we wspólnym dokumencie administracyjnym zatwierdzonym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1. W dokumencie tym opisuje się środki, role, obowiązki i uczestników w odniesieniu do każdego przedsięwzięcia, jak również procedury robocze dotyczące działań w zakresie interoperacyjności CNS i wyposażenia pokładowego.

B. Prace, które mają być wykonane na podstawie niniejszego uzupełnienia, dzieli się dalej na pojedyncze działania w zakresie interoperacyjności CNS i wyposażenia pokładowego lub grupy takich powiązanych działań. W dokumencie roboczym zatwierdzonym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1 precyzuje się zakres prac w ramach każdego pojedynczego działania w zakresie interoperacyjności CNS i wyposażenia pokładowego lub w ramach grupy takich działań, określa się podmioty wyznaczone do kontaktów ws. programu technicznego dla obu Stron oraz opisuje się relacje każdego działania z pozostałymi działaniami.

Artykuł IV

Finansowanie

Każda ze Stron pokrywa koszty prac prowadzonych przez nią na podstawie niniejszego uzupełnienia.

*Artykuł V***Prawa własności intelektualnej**

Zastosowanie mają warunki określone w art. VIII (prawa własności intelektualnej) Porozumienia. Jeżeli jednak jedna ze Stron potrzebuje uzyskać dostęp do własności intelektualnej będącej w posiadaniu drugiej Strony, aby korzystać z własności intelektualnej wspólnie wypracowanej przez Strony na podstawie niniejszego uzupełnienia, właściciel udziela takiego dostępu na warunkach wyszczególnionych w art. VIII lit. B Porozumienia, o ile Strony nie uzgodniły, na zasadzie wyjątku, bardziej rygorystycznych warunków dotyczących takich praw dostępu.

*Artykuł VI***Punkty kontaktowe**

Strony informują się wzajemnie o swoich odpowiednich punktach kontaktowych do spraw koordynacji technicznej działań w zakresie interoperacyjności CNS i wyposażenia pokładowego i do spraw zarządzania takimi działaniami, które mają być prowadzone na podstawie niniejszego uzupełnienia.

Uzupełnienie 5 do dodatku 1 do załącznika 1***do Porozumienia o Współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską******Współpraca SESAR-NextGen w zakresie projektów współpracy na rzecz globalnej interoperacyjności*****Artykuł I****Cel**

A. Niniejsze uzupełnienie 5 do dodatku 1 do załącznika 1 („dodatek 1”) do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A („Porozumienie”) między Stanami Zjednoczonymi Ameryki („Stany Zjednoczone”) a Unią Europejską („UE”) określa warunki współpracy programów SESAR i NextGen w zakresie projektów współpracy na rzecz globalnej interoperacyjności.

B. Niniejsze uzupełnienie:

1. zawiera opis prac, które mają zostać wykonane; oraz
2. określa wszelkie odstępstwa od postanowień dotyczących praw własności intelektualnej określonych w art. VIII Porozumienia.

Artykuł II**Zakres prac**

Stany Zjednoczone i UE („Strony”) uzgadniają, że będą w stosownych przypadkach koordynować szereg projektów współpracy, a w szczególności – między innymi – projektów dotyczących działań określonych w poniższych punktach. Federalna Administracja Lotnictwa Cywilnego („FAA”) wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu Stanów Zjednoczonych. Komisja Europejska wprowadza w życie niniejsze uzupełnienie w imieniu UE i może w tym celu wyznaczyć Wspólne Przedsięwzięcie SESAR do realizacji działań objętych współpracą w ramach niniejszego uzupełnienia.

A. Strony uzgadniają, że celem projektów współpracy realizowanych na podstawie niniejszego uzupełnienia jest usprawnienie realizacji lotów transatlantyckich, z położeniem nacisku na wprowadzenie technologii i procedur dla użytkowników z sektora lotnictwa. Współpraca ta pozwoli również na gromadzenie danych umożliwiających normalizację metod analizy i pomiaru.

B. Strony prowadzą współpracę dotyczącą atlantyckiej inicjatywy w dziedzinie interoperacyjności na rzecz ograniczenia emisji (umowy AIRE), aby przyspieszyć wprowadzanie przyjaznych dla środowiska rozwiązań w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym. Zakres współpracy może między innymi obejmować wymianę informacji dotyczących najlepszych praktyk, wspólne planowanie programów oraz – w miarę możliwości – realizację wspólnych lub skoordynowanych projektów w zakresie zatwierdzania przedoperacyjnego.

Artykuł III**Zarządzanie i wprowadzanie w życie**

A. Pracami prowadzonymi na podstawie niniejszego uzupełnienia zarządza się zgodnie z warunkami określonymi w art. V dodatku 1. Bardziej szczegółowe zasady administrowania projektami współpracy Strony określają we wspólnym dokumencie administracyjnym zatwierdzanym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1. W dokumencie tym opisuje się środki, role, obowiązki i uczestników w odniesieniu do każdego przedsięwzięcia, jak również procedury robocze dotyczące projektów współpracy.

B. Prace, które mają być wykonane na podstawie niniejszego uzupełnienia, dzieli się dalej na pojedyncze projekty współpracy lub grupy powiązanych projektów współpracy. W dokumencie roboczym zatwierdzonym przez komitet koordynacyjny ustanowiony na mocy dodatku 1 precyzuje się zakres prac w ramach każdego pojedynczego projektu współpracy lub w ramach grupy takich projektów, określa się podmioty wyznaczone do kontaktów ws. programu technicznego dla obu Stron oraz opisuje się relacje każdego działania z pozostałymi działaniami.

Artykuł IV**Finansowanie**

Każda ze Stron pokrywa koszty prac prowadzonych przez nią na podstawie niniejszego uzupełnienia.

*Artykuł V***Prawa własności intelektualnej**

Zastosowanie mają warunki określone w art. VIII (prawa własności intelektualnej) Porozumienia. Jeżeli jednak jedna ze Stron potrzebuje uzyskać dostęp do własności intelektualnej będącej w posiadaniu drugiej Strony, aby korzystać z własności intelektualnej wspólnie wypracowanej przez Strony na podstawie niniejszego uzupełnienia, właściciel udziela takiego dostępu na warunkach wyszczególnionych w art. VIII lit. B Porozumienia, o ile Strony nie uzgodniły, na zasadzie wyjątku, bardziej rygorystycznych warunków dotyczących takich praw dostępu.

*Artykuł VI***Punkty kontaktowe**

Strony informują się wzajemnie o swoich odpowiednich punktach kontaktowych do spraw koordynacji technicznej projektów współpracy i zarządzania projektami współpracy, które mają być prowadzone na podstawie niniejszego uzupełnienia.

Dodatek 2 do załącznika 1***do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską******Współpraca w zakresie pomiaru efektywności zarządzania ruchem lotniczym*****Artykuł I****Cel**

Celem niniejszego dodatku jest wprowadzenie w życie załącznika 1 do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską (zwanego dalej „Porozumieniem”) poprzez określenie warunków współpracy mającej na celu opracowanie porównywalnych mierników efektywności operacyjnej, w tym mierników dotyczących efektywności operacyjnej i opłacalności w ujęciu „od drzwi do drzwi” (*gate-to-gate*), jak również wpływu systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM) na efektywność paliwową. Porównywalne mierniki i metody są kluczowym elementem warunkującym porozumienie i współpracę w branży. Prace te stanowią kontynuację sprawozdań dotyczących porównania efektywności operacyjnej związanej z ATM w USA i w Europie, sporządzanych przez Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego (FAA) i Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) i po raz pierwszy opublikowanych w 2009 r.

Artykuł II**Zasady**

Działania objęte współpracą na podstawie niniejszego dodatku prowadzone są na zasadzie wzajemności zgodnie z zasadami określonymi w art. I lit. C Porozumienia.

Komitet ds. weryfikacji analizy efektywności (PARC) ustanowiony na mocy art. IV niniejszego dodatku monitoruje wprowadzanie w życie niniejszego dodatku. PARC może na podstawie art. IV niniejszego dodatku składać wnioski dotyczące uzupełnień odnoszących się do wskazanych dziedzin.

Artykuł III**Zakres prac**

A. Prace są realizowane w takim zakresie, aby stanowiły wkład w powstanie wspólnych ram pomiaru efektywności w odniesieniu do ATM. Prace mogą między innymi obejmować działania określone w lit. A ppkt 1 i 2 niniejszego artykułu:

1. opracowanie wspólnych definicji i danych w celu ułatwienia pouczającej wymiany informacji dotyczących wyzwań i sukcesów w zakresie prowadzonych przez każdą ze Stron pomiarów efektywności ATM;
2. ustanowienie znormalizowanej metodyki oceny efektywności operacyjnej na rzecz wsparcia we wspólnych obszarach szczególnego zainteresowania. Obecne ramy pomiaru efektywności stosowane w Unii Europejskiej i Stanach Zjednoczonych stanowią wkład w te prace rozwojowe.

B. W razie konieczności Strony przygotowują na zasadzie wzajemności, indywidualnie albo wspólnie na potrzeby wymiany między sobą, analizy i sprawozdania ukierunkowane na wspólną metodykę uzyskiwania porównywalnych wyników zgodnie z następującymi wytycznymi:

1. wyniki opierają się na wspólnym sprawozdaniu FAA-Eurocontrol z 2009 r. dotyczącym porównania efektywności operacyjnej ATM;
2. analizy zawierają szczegółowe dane dotyczące opóźnień i oszczędności paliwowych w rozbiciu na poszczególne fazy lotu (postój przy rękawie prowadzącym od bramek, kołowanie, odlot, przelot i schodzenie do lądowania);
3. wyniki obejmują efektywność na poziomie obiektów sieci transportu lotniczego w zakresie uznanym za stosowny przez obie Strony, zgodnie z bieżącymi sprawozdaniami FAA-Eurocontrol;
4. w trakcie procesu kończenia analiz Strony dzielą się danymi i szczegółowymi metodami, aby zapewnić spójność metod; oraz
5. w analizach określa się w stosownych przypadkach czynniki powodujące różnice w efektywności, w tym warunki pogodowe, praktyki w zakresie planowania rozkładu lotów oraz technologie i procedury ATM.

C. Strony uzgadniają, że przyszłe obszary współpracy mogą obejmować zestawienia kosztów służb żeglugi powietrznej i powiązane wskaźniki opłacalności.

D. Strony oczekują, że sporządzanie wspólnych analiz lub przygotowywanie okresowych sprawozdań dotyczących osiągniętej efektywności stanowić będzie ciągły proces. O ile Strony wspólnie nie postanowią inaczej, Strony zgadzają się na podanie do wiadomości publicznej wyników wspomnianych prac w zakresie zgodnym z obowiązującym prawem.

Artykuł IV

Zarządzanie

W zależności od dostępności finansowania Strony określają projekty i działania oraz zarządzają nimi, a także zapewniają, aby prace w toku pozostawały zorientowane na wynik, pragmatyczne i terminowe, tworząc efekt synergii, a jednocześnie nie prowadząc do powielania działań. W tym celu ustanawia się komitet ds. weryfikacji analizy efektywności (PARC):

- A. któremu współprzewodniczą przedstawiciele FAA i Komisji Europejskiej – po jednym przedstawicielu każdej ze Stron – lub wyznaczone przez nich osoby;
- B. w skład którego wchodzi taka sama liczba członków wyznaczonych przez FAA i Komisję Europejską;
- C. który zbiera się co najmniej raz w roku w celu:
 - 1. nadzorowania działań określonych w art. III niniejszego dodatku;
 - 2. przeprowadzenia oceny uzyskanych wyników;
 - 3. opracowania wniosków dotyczących nowych projektów lub wspólnych działań, które to projekty lub działania mają przybrać formę uzupełnień do niniejszego dodatku lub zmian w uzupełnieniach, które to wnioski PARC przedkłada do przyjęcia komitetowi wykonawczemu ustanowionemu na podstawie art. IV załącznika 1 do Porozumienia;
 - 4. w razie potrzeby, przeprowadzenia konsultacji w sprawie mechanizmów udziału branży lub skierowania zapytań dotyczących działań w ramach niniejszego dodatku do komitetu wykonawczego ustanowionego na podstawie art. IV załącznika 1 do Porozumienia; oraz
 - 5. zatwierdzenia okresowych analiz i sprawozdań opisanych w art. III niniejszego dodatku przed ich publikacją lub rozpowszechnieniem;
- D. który przyjmuje swój regulamin wewnętrzny. Wszystkie decyzje podejmuje się na zasadzie konsensusu osiągniętego przez współprzewodniczących. Decyzje te sporządzane są na piśmie i podpisywane przez współprzewodniczących lub przez wyznaczone przez nich osoby;
- E. który składa sprawozdania komitetowi wykonawczemu;
- F. który w stosownych przypadkach ustanawia grupy robocze, których zadaniem jest zajmowanie się poszczególnymi projektami lub działaniami realizowanymi w ramach niniejszego dodatku. W skład każdej grupy roboczej wchodzi odpowiednia i ograniczona liczba uczestników reprezentujących Strony. Grupy robocze spotykają się w miarę potrzeb, realizują instrukcje wydane przez PARC i regularnie przekazują mu sprawozdania.

Artykuł V

Immunitet i odpowiedzialność

Kwestie immunitetu i odpowiedzialności związane z działaniami w ramach niniejszego dodatku Strony mogą w razie potrzeby określić w stosownym uzupełnieniu.

Artykuł VI

Wprowadzanie w życie

- A. Całość prac przewidzianych w ramach niniejszego dodatku opisuje się w razie potrzeby w uzupełnieniach, które po ich wejściu w życie stanowią część niniejszego dodatku.
- B. Każde uzupełnienie zawiera opis prac do wykonania, w tym: miejsce i planowany czas trwania prac; wskazanie pracowników i pozostałych zasobów niezbędnych do realizacji prac; szacunkowe koszty oraz wszelkie pozostałe istotne informacje dotyczące prac.

*Artykuł VII***Postanowienia finansowe**

O ile uzupełnienie do niniejszego dodatku nie stanowi inaczej, każda ze Stron ponosi koszty prowadzonych przez nią działań.

*Artykuł VIII***Punkty kontaktowe**

Jednostkami odpowiedzialnymi za koordynację niniejszego dodatku i zarządzanie nim są:

A. w imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU-10
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 – USA
Telefon: + 1 202-267-1000
Faks: + 1 202-267-7198

B. w imieniu Unii Europejskiej:

Directorate for Aviation and International Transport Affairs
Directorate-General for Mobility and Transport
European Commission
Rue de Mot, 24
1040 Bruxelles/Brussel – Belgia
Telefon: + 32 2 296 84 30

*Artykuł IX***Wypowiedzenie**

Wypowiedzenie niniejszego dodatku jest równoznaczne z wypowiedzeniem wszystkich uzupełnień przyjętych przez Stronę na podstawie niniejszego dodatku.

Dodatek 3 do załącznika 1***do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską******Współpraca SESAR-NextGen na rzecz działań w zakresie wprowadzania i na rzecz globalnej interoperacyjności*****Artykuł I****Cel**

Celem niniejszego dodatku jest wprowadzenie w życie załącznika 1 do Porozumienia o współpracy NAT-I-9406A między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską (zwanego dalej „Porozumieniem”) poprzez określenie warunków, na jakich Strony nawiązują współpracę w celu zapewnienia globalnej interoperacyjności w programach i projektach wprowadzania realizowanych w ramach ich programów modernizacji zarządzania ruchem lotniczym (ATM), odpowiednio – NextGen i SESAR, z uwzględnieniem interesów cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej.

Artykuł II**Zasady**

Działania objęte współpracą na podstawie niniejszego dodatku prowadzone są na zasadzie wzajemności zgodnie z zasadami określonymi w art. I lit. C Porozumienia. Komitet koordynacyjny ds. wprowadzania (DCOM) ustanowiony na mocy art. IV niniejszego dodatku monitoruje wprowadzanie w życie niniejszego dodatku i określa dziedziny umożliwiające udział w pracach podmiotów doradczych, w inicjatywach oraz programach i projektach w zakresie wprowadzania każdej ze Stron. DCOM może na podstawie art. IV niniejszego dodatku składać wnioski dotyczące uzupełnień odnoszących się do wskazanych dziedzin.

Artykuł III**Zakres prac**

A. Prace są realizowane w takim zakresie, aby stanowiły wkład w propagowanie globalnej interoperacyjności w odniesieniu do prowadzonych przez Strony działań w zakresie wprowadzania ATM. Prace mogą obejmować między innymi działania określone w lit. A ppkt 1–3 niniejszego artykułu.

1. Ogólne obszary współpracy:

- a) wymiana informacji i poglądów w dziedzinie globalnej harmonizacji norm i procedur wymaganych do wprowadzenia (wdrożenia) ATM;
- b) wymiana informacji dotyczących planów wdrażania NextGen i SESAR w celu określenia priorytetów i synergii w zakresie wdrażania;
- c) harmonizacja procedur operacyjnych, szkolenia operacyjnego i wymogów technicznych;
- d) harmonizacja wdrażania norm;
- e) synchronizacja działań wdrażających mających znaczenie dla interoperacyjności, o ile jest to wykonalne;
- f) określenie ewentualnych luk i potrzeb w zakresie norm branżowych;
- g) określenie ewentualnych luk, rodzajów ryzyka, problemów i możliwości w związku z interoperacyjnością i globalną harmonizacją oraz wymiana informacji dotyczących ewentualnych zalecanych działań zapobiegających;
- h) określenie ewentualnych luk, problemów, priorytetów i możliwości w odniesieniu do terminowej realizacji programu oraz wymiana potencjalnych strategii zapobiegających;
- i) monitorowanie ryzyka, problemów i możliwości, a następnie dokonywana między Stronami wymiana ustaleń wynikających z odpowiednich działań;
- j) określenie tego, co stanowi sukces w zakresie modernizacji i harmonizacji ATM, a następnie monitorowanie stanu działań mających zapewnić ten sukces;

- k) wymiana najlepszych praktyk i wyciągniętych wniosków – w odniesieniu zarówno do operacji, jak i zarządzania projektami – w trakcie działań wdrażających;
- l) analizy biznesowe i decyzje inwestycyjne;
- m) wymiana informacji na temat kwestii przekrojowych w odpowiednich sprawach dotyczących wprowadzania, w tym między innymi kwestii wdrożeniowych w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Koordynacja wysiłków technicznych wspomagających działalność w zakresie udostępniania i wdrażania na poziomie globalnym i na poziomie ICAO w dziedzinie ATM; oraz
- n) ocena pełnego cyklu życia i opracowywanie strategii pełnego cyklu życia z perspektywy wprowadzania.

2. Priorytetowe obszary współpracy programowej:

- a) łączność, nawigacja i nadzór (CNS), w tym przesył danych (USA) / usługi łącza danych (UE);
- b) zarządzanie informacjami, w tym interoperacyjność zarządzania informacjami obejmującego cały system transportu lotniczego (SWIM) (USA) / (UE), która obejmuje:
 - zarządzanie SWIM,
 - używanie norm SWIM,
 - wykorzystanie usług SWIM;
- c) zarządzanie przylotami, w tym zarządzanie przepływem w zależności od czasu (TBFM – USA) / zarządzanie przylotami (AMAN – UE);
- d) ocena efektywności programów; oraz mechanizmy zachęt wspomagające wdrażanie.

Dla każdego z priorytetowych obszarów programowych określa się i zgłasza rodzaje ryzyka, problemy i możliwości w zakresie harmonizacji oraz, o ile jest to wykonalne, opracowuje się propozycje działania w tych kwestiach. DCOM może określić nowe obszary przyszłej współpracy na podstawie art. IV niniejszego dodatku.

3. Projekty realizowane w ramach współpracy:

Projekty realizowane w ramach współpracy obejmują obszary uważane za niezbędne do celów ograniczenia zagrożeń dla wdrażania związanych z interoperacyjnością i harmonizacją. Projekty realizowane w ramach współpracy mogą obejmować projekty *ad hoc*, w stosunku do których Strony postanowiły, że konieczna jest ukierunkowana koordynacja lub synchronizacja.

B. W razie konieczności Strony wymieniają lub przygotowują na zasadzie wzajemności, indywidualnie albo wspólnie na potrzeby wymiany między sobą, analizy i sprawozdania opisujące ich programy, projekty i działania w zakresie wprowadzania związane z technicznymi i operacyjnymi aspektami ATM.

Artykuł IV

Zarządzanie

W zależności od dostępności finansowania Strony określają projekty i działania oraz zarządzają nimi, a także zapewniają, aby prace w toku pozostawały zorientowane na wynik, pragmatyczne i terminowe, tworząc efekt synergii, a jednocześnie nie prowadząc do powielania działań. W tym celu ustanawia się komitet ds. koordynacji wprowadzania (DCOM):

- A. któremu współprzewodniczą przedstawiciele Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego (FAA) i Komisji Europejskiej – po jednym przedstawicielu każdej ze Stron – lub wyznaczone przez nich osoby;
- B. w skład którego wchodzi odpowiednia liczba członków wyznaczonych przez FAA i Komisję Europejską;
- C. który zbiera się co najmniej dwa razy w roku w celu:
 - 1. nadzorowania działań określonych w art. III niniejszego dodatku;
 - 2. przeprowadzenia oceny uzyskanych wyników;
 - 3. zaproponowania, w razie potrzeby, rozpoczęcia nowych projektów i działań;
 - 4. opracowania wniosków dotyczących uzupełnień lub zmian w uzupełnieniach do niniejszego dodatku, które to wnioski DCOM przedkłada do przyjęcia komitetowi wykonawczemu ustanowionemu na podstawie art. IV załącznika 1 do Porozumienia; oraz
 - 5. monitorowania i zapewnienia skutecznego wprowadzenia w życie niniejszego dodatku oraz, w razie potrzeby, przeprowadzenia konsultacji w sprawie mechanizmów udziału branży lub skierowania zapytań do komitetu wykonawczego;

- D. który przyjmuje swój regulamin wewnętrzny. Wszystkie decyzje podejmuje się na zasadzie konsensusu osiągniętego przez współprzewodniczących. Decyzje te sporządzane są na piśmie i podpisywane przez współprzewodniczących lub przez wyznaczone przez nich osoby;
- E. który składa sprawozdania komitetowi wykonawczemu;
- F. który w stosownych przypadkach ustanawia grupy robocze, których zadaniem jest zajmowanie się poszczególnymi projektami lub działaniami realizowanymi w ramach niniejszego dodatku. W skład każdej grupy roboczej wchodzi odpowiednia i ograniczona liczba uczestników reprezentujących Strony. Grupy robocze spotykają się w miarę potrzeb, realizując instrukcje wydane przez DCOM i regularnie przekazują mu sprawozdania.

Artykuł V

Immunitet i odpowiedzialność

Kwestie immunitetu i odpowiedzialności związane z działaniami w ramach niniejszego dodatku Strony mogą w razie potrzeby określić w stosownym uzupełnieniu.

Artykuł VI

Wprowadzanie w życie

- A. Całość prac przewidzianych w ramach niniejszego dodatku opisuje się w uzupełnieniach, które po ich wejściu w życie stanowią część niniejszego dodatku.
- B. Każde uzupełnienie zawiera opis prac do wykonania przez Strony lub grupy robocze wyznaczone przez nie do przeprowadzenia prac, w tym: miejsce i planowany czas trwania prac; wskazanie pracowników i pozostałych zasobów niezbędnych do realizacji prac; szacunkowe koszty oraz wszelkie pozostałe istotne informacje dotyczące prac.

Artykuł VII

Postanowienia finansowe

O ile uzupełnienie do niniejszego dodatku nie stanowi inaczej, każda ze Stron ponosi koszty prowadzonych przez nią działań.

Artykuł VIII

Punkty kontaktowe

- A. Jednostkami odpowiedzialnymi za koordynację niniejszego dodatku i zarządzanie nim są:

- 1. w imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 – USA
Telefon: +1 202-267-1000
Faks: +1 202-267-7198

- 2. w imieniu Unii Europejskiej:

European Commission
Directorate-General for Mobility and Transport
Directorate for Aviation
Single European Sky Unit
Rue de Mot, 24
1040 Bruxelles/Brussel – Belgia
Telefon: + 32 2 296 84 30

- B. Podmioty wyznaczone do kontaktów ws. programu technicznego w zakresie szczegółowych działań ustala się zgodnie z uzupełnieniami do niniejszego dodatku.

*Artykuł IX***Wypowiedzenie**

Wypowiedzenie niniejszego dodatku jest równoznaczne z wypowiedzeniem wszystkich uzupełnień przyjętych przez Strony na podstawie niniejszego dodatku.

DECYZJA RADY (UE) 2018/539**z dnia 20 marca 2018 r.****w sprawie zawarcia Umowy dwustronnej pomiędzy Unią Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki w sprawie środków ostrożnościowych odnoszących się do ubezpieczeń i reasekuracji**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114 w związku z jego art. 218 ust. 6,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając zgodę Parlamentu Europejskiego ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z decyzją Rady (UE) 2017/1792 ⁽²⁾ Umowa dwustronna pomiędzy Unią Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki w sprawie środków ostrożnościowych odnoszących się do ubezpieczeń i reasekuracji (zwana dalej „Umową”) została podpisana dnia 22 września 2017 r., z zastrzeżeniem jej zawarcia w późniejszym terminie.
- (2) Zawarcie Umowy doprowadzi do zwiększenia pewności regulacyjnej przy stosowaniu ram regulacyjnych ubezpieczeń i reasekuracji dla zakładów ubezpieczeń i zakładów reasekuracji prowadzących działalność w Unii i Stanach Zjednoczonych Ameryki, a także poprawi ochronę ubezpieczających i innych konsumentów poprzez współpracę między organami nadzoru w zakresie wymiany informacji.
- (3) Umowę należy zatwierdzić,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Umowa dwustronna pomiędzy Unią Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki w sprawie środków ostrożnościowych odnoszących się do ubezpieczeń i reasekuracji zostaje niniejszym zatwierdzona w imieniu Unii ⁽³⁾.

Artykuł 2

Przewodniczący Rady dokonuje w imieniu Unii powiadomienia przewidzianego w art. 8 Umowy ⁽⁴⁾.

Artykuł 3

Komisja reprezentuje Unię we Wspólnym Komitecie przewidzianym w art. 7 Umowy po wysłuchaniu opinii Grupy Roboczej Rady ds. Usług Finansowych oraz informuje tę grupę roboczą w stosownych przypadkach, co najmniej raz do roku, o postępach we wdrażaniu Umowy.

⁽¹⁾ Zgoda z dnia 1 marca 2018 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Decyzja Rady (UE) 2017/1792 z dnia 29 maja 2017 r. w sprawie podpisania, w imieniu Unii, i tymczasowego stosowania Umowy dwustronnej pomiędzy Unią Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki w sprawie środków ostrożnościowych odnoszących się do ubezpieczeń i reasekuracji (Dz.U. L 258 z 6.10.2017, s. 1).

⁽³⁾ Umowa została opublikowana w Dz.U. L 258 z 6.10.2017, s. 4 wraz z decyzją w sprawie jej podpisania i tymczasowego stosowania.

⁽⁴⁾ Data wejścia w życie Umowy zostanie opublikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej przez Sekretariat Generalny Rady.

Artykuł 4

Stanowiska, które mają być wyrażone w imieniu Unii, są przyjmowane zgodnie z Traktatami czyli przez Radę zgodnie z art. 16 ust. 1 Traktatu o Unii Europejskiej lub art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 20 marca 2018 r.

W imieniu Rady
E. ZAHARIEVA
Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2018/540

z dnia 23 listopada 2017 r.

zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013 w odniesieniu do unijnej listy projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013 z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, uchylające decyzję nr 1364/2006/WE oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 713/2009, (WE) nr 714/2009 i (WE) nr 715/2009 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 3 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem (UE) nr 347/2013 ustanowiono ramy na potrzeby identyfikacji, planowania i realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania („PWZ”), które są niezbędne dla wdrożenia dziewięciu strategicznych geograficznych priorytetowych korytarzy infrastrukturalnych, określonych w dziedzinach energii elektrycznej, gazu i ropy naftowej, a także trzech ogólnounijnych priorytetowych obszarów infrastruktury na rzecz inteligentnych sieci, autostrad elektroenergetycznych i sieci przesyłu dwutlenku węgla.
- (2) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 347/2013 Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w celu ustanowienia unijnej listy PWZ („lista unijna”).
- (3) Projekty zaproponowane do umieszczenia na liście unijnej zostały ocenione przez grupy regionalne i spełniają kryteria określone w art. 4 rozporządzenia (UE) nr 347/2013.
- (4) Projekty regionalnych list PWZ zostały uzgodnione przez grupy regionalne na spotkaniach poświęconych kwestiom technicznym. Po uzyskaniu pozytywnej opinii Agencji ds. Współpracy Organów Regulacji Energetyki („ACER”) w dniu 10 października 2017 r. w sprawie spójnego stosowania kryteriów oceny oraz analizy kosztów i korzyści we wszystkich regionach organy decyzyjne grup regionalnych przyjęły listy regionalne w dniu 17 października 2017 r. Zgodnie z art. 3 ust. 3 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 347/2013 przed przyjęciem list regionalnych wszystkie proponowane projekty zostały zatwierdzone przez państwa członkowskie, do których terytoriów odnoszą się projekty.
- (5) W kwestii projektów zaproponowanych do umieszczenia na liście unijnej przeprowadzono konsultacje z organizacjami reprezentującymi odpowiednie zainteresowane strony, w tym producentów, operatorów systemów dystrybucyjnych, dostawców oraz organizacje konsumentów i organizacje działające na rzecz ochrony środowiska.
- (6) PWZ powinny zostać wymienione według strategicznych priorytetów transeuropejskiej infrastruktury energetycznej w porządku określonym w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 347/2013. Lista unijna nie powinna zawierać żadnego rankingu projektów.
- (7) PWZ powinny być umieszczane na liście jako samodzielne PWZ albo jako części klastra kilku PWZ, gdyż są one współzależne bądź (potencjalnie) konkurujące.
- (8) Listę unijną ustanawia się co dwa lata, a zatem lista unijna ustanowiona rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2016/89 ⁽²⁾ straciła ważność i należy ją zastąpić.
- (9) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 347/2013,

⁽¹⁾ Dz.U. L 115 z 25.4.2013, s. 39.

⁽²⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2016/89 z dnia 18 listopada 2015 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013 w odniesieniu do unijnej listy projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania (Dz.U. L 19 z 27.1.2016, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku VII do rozporządzenia (UE) nr 347/2013 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 listopada 2017 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Załącznik VII do rozporządzenia (UE) nr 347/2013 otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK VII

UNIJNA LISTA PROJEKTÓW BĘDĄCYCH PRZEDMIOTEM WSPÓLNEGO ZAINTERESOWANIA (»LISTA UNIJNA«), O KTÓREJ MOWA W ART. 3 UST. 4

A. ZASADY STOSOWANE PRZY TWORZENIU LISTY UNIJNEJ**1. Klastry PWZ**

Niektóre PWZ są elementem klastrów ze względu na ich współzależny, potencjalnie konkurencyjny lub konkurencyjny charakter. Ustanawia się następujące rodzaje klastrów PWZ:

- a) **klaster współzależnych PWZ** określa się jako »klaster X, obejmujący następujące PWZ:«. Tego rodzaju klaster został stworzony w celu określenia PWZ, które są niezbędne do usunięcia tego samego wąskiego gardła o charakterze transgranicznym i które zapewniają synergię w razie wspólnej realizacji. W takim przypadku należy zrealizować wszystkie PWZ, aby osiągnąć ogólnounijne korzyści;
- b) klaster potencjalnie konkurencyjnych PWZ określa się jako »klaster X, obejmujący co najmniej jeden spośród następujących PWZ:«. Tego rodzaju klaster odzwierciedla niepewność związaną z rozmiarami wąskiego gardła o transgranicznym charakterze. W takim przypadku nie zachodzi konieczność realizacji wszystkich projektów zawartych w klastrze. Do decyzji rynku pozostawia się ustalenie, czy realizacja obejmie jeden, kilka czy wszystkie PWZ, po spełnieniu niezbędnych wymogów w zakresie planowania, wydawania pozwoleń i decyzji regulacyjnych. W kolejnych cyklach wskazywania PWZ ocenia się ponownie potrzebę realizacji projektów, w tym w odniesieniu do potrzeb w zakresie przepustowości; oraz
- c) klaster konkurencyjnych PWZ określa się jako »klaster X, obejmujący jeden z następujących PWZ:«. Tego rodzaju klaster dotyczy tego samego wąskiego gardła. Jednakże rozmiar wąskiego gardła jest określony z większą pewnością niż w przypadku klastra potencjalnie konkurencyjnych PWZ i w związku z tym tylko jeden PWZ musi zostać zrealizowany. Do decyzji rynku pozostawia się ustalenie PWZ, który będzie realizowany po spełnieniu niezbędnych wymogów w zakresie planowania, wydawania pozwoleń i decyzji regulacyjnych. O ile to konieczne, w kolejnych cyklach wskazywania PWZ ocenia się ponownie potrzebę realizacji projektów.

Wszystkie PWZ podlegają jednakowym prawom i obowiązkom wynikającym z rozporządzenia (UE) nr 347/2013.

2. Postępowanie wobec podstacji i tłoczni gazu

Podstacje i stacje back-to-back w przypadku energii elektrycznej oraz tłocznie gazu w przypadku gazu uznaje się za element PWZ, jeżeli są zlokalizowane geograficznie na liniach przesyłowych. Podstacje, stacje back-to-back i tłocznie gazu uznaje się za samodzielne PWZ i wyrażnie wymienia w liście unijnej, jeżeli ich położenie geograficzne nie pokrywa się z liniami przesyłowymi. Podlegają one prawom i obowiązkom określonym w rozporządzeniu (UE) nr 347/2013.

3. Projekty, których nie uznaje się już za PWZ, i projekty, które stały się częścią innych PWZ

- a) Kilku projektów ujętych w listach unijnych ustanowionych rozporządzeniem (UE) nr 1391/2013 i rozporządzeniem (UE) 2016/89 nie uznaje się już za PWZ z co najmniej jednego z następujących powodów:
 - projekt został już uruchomiony lub ma być uruchomiony w najbliższej przyszłości i dlatego nie byłby objęty przepisami rozporządzenia (UE) nr 347/2013,
 - na podstawie nowych danych projekt nie spełnia kryteriów kwalifikowalności,
 - projektodawca nie zgłosił go ponownie w procesie selekcji do przedmiotowej listy unijnej, lub
 - projekt został sklasyfikowany na niższej pozycji niż inne propozycje PWZ w procesie selekcji.

Projekty te (z wyjątkiem projektów już zrealizowanych) mogą być brane pod uwagę do celów umieszczenia na kolejnej liście unijnej, jeżeli powody ich nieumieszczenia na obecnej liście unijnej staną się nieaktualne.

Takie projekty nie są projektami będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania, ale są wymienione dla zachowania przejrzystości i jasności pod swoimi pierwotnymi numerami w pkt C niniejszego załącznika jako **»Projekty, których nie uznaje się już za PWZ«**.

- b) Ponadto niektóre projekty włączone do list unijnych ustanowionych rozporządzeniem (UE) nr 1391/2013 i rozporządzeniem (UE) 2016/89 stały się podczas procesu realizacji integralnymi częściami innych PWZ (klastrów PWZ).

Takie projekty nie są już samodzielnymi projektami będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania, ale są wymienione dla zachowania przejrzystości i jasności pod swoimi pierwotnymi numerami w załączniku VII pkt C jako **»Projekty, które stały się integralną częścią innych PWZ«**.

4. Definicja »PWZ posiadające podwójne oznaczenie jako autostrady elektroenergetyczne«

»PWZ posiadające podwójne oznaczenie jako autostrady elektroenergetyczne« oznaczają projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, które są przypisane do jednego z priorytetowych korytarzy energii elektrycznej oraz do priorytetowego obszaru tematycznego »autostrady elektroenergetyczne«.

B. UNIJNA LISTA PROJEKTÓW BĘDĄCYCH PRZEDMIOTEM WSPÓLNEGO ZAINTERESOWANIA

1. Priorytetowy korytarz »Północnomorska sieć przesyłowa morskiej energii wiatrowej« (»NSOG«)

Nr	Definicja
1.1	Klaster Belgia–Zjednoczone Królestwo [obecnie znany jako »NEMO«], obejmujący następujące PWZ: 1.1.1 Połączenie międzysystemowe między Gezelle (BE) a okolicami Richborough (UK) 1.1.2 Linia wewnętrzna między okolicami Richborough a Canterbury (UK)
1.3	Klaster Dania–Niemcy, obejmujący następujące PWZ: 1.3.1 Połączenie międzysystemowe między Endrup (DK) a Niebüll (DE) 1.3.2 Linia wewnętrzna między Niebüll a Brunsbüttel (DE)
1.4	Klaster Dania–Niemcy, obejmujący następujące PWZ: 1.4.1 Połączenie międzysystemowe między Kassø (DK) a Audorfem (DE) 1.4.2 Linia wewnętrzna między Audorfem a Hamburgiem/Nord (DE) 1.4.3 Linia wewnętrzna między Hamburgiem/Nord a Dollern (DE)
1.6	Połączenie międzysystemowe Francja–Irlandia między La Martyre (FR) a Great Island lub Knockraha (IE) [projekt obecnie znany jako »Celtic Interconnector«]
1.7	Klaster Połączenia międzysystemowe Francja–Zjednoczone Królestwo, obejmujący co najmniej jeden spośród następujących PWZ: 1.7.1 Połączenie międzysystemowe między Cotentin (FR) a okolicami Exeter (UK) [projekt obecnie znany jako »FAB«] 1.7.2 Połączenie międzysystemowe między Tourbe (FR) a Chilling (UK) [projekt obecnie znany jako »IFA2«] 1.7.3 Połączenie międzysystemowe między Coquelles (FR) a Folkestone (UK) [projekt obecnie znany jako »ElecLink«] 1.7.4 Połączenie międzysystemowe między Le Havre (FR) a Lovedean (UK) [projekt obecnie znany jako »AQUIND«] 1.7.5 Połączenie międzysystemowe między okolicami Dunkierki (FR) a okolicami Kingsnorth (UK) [projekt obecnie znany jako »Gridlink«]
1.8	Klaster Niemcy–Norwegia [projekt obecnie znany jako »NordLink«] 1.8.1 Połączenie międzysystemowe między Wilster (DE) a Tonstad (NO) 1.8.2 Wzmocnienie linii wewnętrznych w południowej Norwegii

Nr	Definicja
1.9	1.9.1 Połączenie międzysystemowe Irlandia–Zjednoczone Królestwo między Wexford (IE) a Pembroke w Walii (UK) [projekt obecnie znany jako »Greenlink«]
1.10	Klaster Połączenia międzysystemowe Zjednoczone Królestwo–Norwegia, obejmujący co najmniej jeden spośród następujących PWZ: 1.10.1 Połączenie międzysystemowe między Blythe (UK) a Kvitlidal (NO) [projekt obecnie znany jako »North Sea Link«] 1.10.2 Połączenie międzysystemowe między Peterhead (UK) a Simadalen (NO) [projekt obecnie znany jako »NorthConnect«]
1.12	Klaster projektów magazynowania energii elektrycznej w Zjednoczonym Królestwie, obejmujący co najmniej jeden spośród następujących PWZ: 1.12.1 Magazynowanie energii elektrycznej za pomocą sprężonego powietrza w Larne 1.12.2 Magazynowanie energii elektrycznej za pomocą sprężonego powietrza w Cheshire 1.12.3 Magazynowanie energii elektrycznej za pomocą sprężonego powietrza w Middlewich [projekt obecnie znany jako »CARES«] 1.12.4 Magazynowanie energii elektrycznej za pomocą elektrowni szczytowo-pompowej w Cruachan II 1.12.5 Magazynowanie energii elektrycznej za pomocą elektrowni szczytowo-pompowej w Coire Glas
1.13	Połączenie międzysystemowe pomiędzy Islandią a Zjednoczonym Królestwem [projekt obecnie znany jako »Ice Link«]
1.14	Połączenie międzysystemowe między Revsing (DK) a Bicker Fen (UK) [projekt obecnie znany jako »Viking Link«]
1.15	Połączenie międzysystemowe pomiędzy rejonem Antwerpii (BE) i okolicami Kemsley (UK)
1.16	Połączenie międzysystemowe pomiędzy Niemcami a Zjednoczonym Królestwem
1.17	Magazynowanie energii elektrycznej za pomocą sprężonego powietrza w Zuidwending (NL)
1.18	Obiekt do magazynowania energii elektrycznej za pomocą elektrowni szczytowo-pompowej u wybrzeża Belgii [projekt obecnie znany jako »iLand«]

2. **Priorytetowy korytarz »Elektroenergetyczne połączenia międzysystemowe północ-południe w Europie Zachodniej« (»NSI West Electricity«)**

Nr	Definicja
2.2	2.2.1 Pierwsze połączenie międzysystemowe między Lixhe (BE) a Oberzier (DE) [projekt obecnie znany jako »ALEGrO«] 2.2.4 Drugie połączenie międzysystemowe między Belgią a Niemcami
2.4	Połączenie międzysystemowe między Codrongianos (IT), Luccianą (Korsyka, FR) i Suvereto (IT) [projekt obecnie znany jako »SACOI 3«]
2.5	2.5.1 Połączenie międzysystemowe między Grande Île (FR) a Piosasco (IT) [projekt obecnie znany jako »Sabaudia–Piemont«]
2.7	Połączenie międzysystemowe między Akwitanią (FR) i Krajem Basków (ES) [projekt obecnie znany jako »Zatoka Biskajska«]
2.9	Linia wewnętrzna między Osterath a Philippsburgiem (DE) w celu zwiększenia przepustowości na granicy zachodniej [projekt obecnie znany jako »Ultranet«]
2.10	Linia wewnętrzna między Brunsbüttel-Großgartach a Wilster-Grafenrheinfeld (DE) w celu zwiększenia przepustowości na granicy północnej i południowej [projekt obecnie znany jako »Suedlink«]
2.13	Klaster Połączenia międzysystemowe Irlandia–Zjednoczone Królestwo, obejmujący następujące PWZ: 2.13.1 Połączenie międzysystemowe między Woodland (IE) a Turleenan (UK) 2.13.2 Połączenie międzysystemowe między Srananagh (IE) a Turleenan (UK)

Nr	Definicja
2.14	Połączenie międzysystemowe między Thusis/Sils (CH) a Verderio Inferiore (IT) [projekt obecnie znany jako »Greenconnector«]
2.15	2.15.1 Połączenie międzysystemowe między Airolo (CH) a Baggio (IT)
2.16	Klaster linii wewnętrznych, obejmujący następujące PWZ: 2.16.1 Linia wewnętrzna między Pedralvą a Sobrado (PT), wcześniej wyznaczona między Pedralvą a Alfena (PT) 2.16.3 Linia wewnętrzna między Vieira do Minho, Ribeira de Pena i Feirą (PT), wcześniej wyznaczona między Frades B, Ribeira de Pena i Feirą (PT)
2.17	Połączenia międzysystemowe Portugalia–Hiszpania między Beariz–Fontefría (ES), Fontefría (ES)–Ponte de Lima (PT) (wcześniej Vila Fria/Viana do Castelo) oraz Ponte de Lima–Vila Nova de Famalicão (PT) (wcześniej Vila do Conde) (PT), w tym podstacje w Beariz (ES), Fontefría (ES) i Ponte de Lima (PT)
2.18	Zwiększenie potencjału magazynowania w elektrowni szczytowo-pompowej w Kaunertal, Tyrol (AT)
2.23	Linie wewnętrzne na północnej granicy Belgii między Zandvliet a Lillo-Liefkenshoek (BE) oraz między Liefkenshoek i Mercator, łącznie z podstacją w Lillo (BE) [projekt obecnie znany jako »BRABO II + III«]
2.24	Wewnętrzna Belgijska Magistrala Zachodnia między Hortą a Mercator (BE)
2.27	2.27.1 Połączenie międzysystemowe między Aragonią (ES) a departamentem Pireneje Atlantyckie (FR) 2.27.2 Połączenie międzysystemowe między Nawarą (ES) a Landes (FR)
2.28	2.28.1 Magazynowanie energii elektrycznej za pomocą elektrowni szczytowo-pompowej Mont-Negre (ES) 2.28.2 Magazynowanie energii elektrycznej za pomocą elektrowni szczytowo-pompowej Navaleo (ES) 2.28.3 Magazynowanie energii elektrycznej za pomocą elektrowni szczytowo-pompowej Girones & Raïmats (ES)

3. **Priorytetowy korytarz »Elektroenergetyczne połączenia międzysystemowe Północ-Południe w Europie Środkowo-Wschodniej i Południowej« (»NSI East Electricity«)**

Nr	Definicja
3.1	Klaster Austria–Niemcy, obejmujący następujące PWZ: 3.1.1 Połączenie międzysystemowe między St. Peter (AT) a Isar (DE) 3.1.2 Linia wewnętrzna między St. Peter a Tauern (AT) 3.1.4 Linia wewnętrzna między Tyrolem Zachodnim a Zell-Ziller (AT)
3.2	3.2.2 Linia wewnętrzna między Lienz a Obersielach (AT)
3.4	Połączenie międzysystemowe między Wurlach (AT) a Somplago (IT)
3.7	Klaster Bułgaria–Grecja między Maricą Wschodnią 1 a N. Santą oraz niezbędne wzmocnienia wewnętrzne w Bułgarii, obejmujący następujące PWZ: 3.7.1 Połączenie międzysystemowe między Maricą Wschodnią 1 (BG) a N. Santą (EL) 3.7.2 Linia wewnętrzna między Maricą Wschodnią 1 a Płowdiwem (BG) 3.7.3 Linia wewnętrzna między Maricą Wschodnią 1 a Maricą Wschodnią 3 (BG) 3.7.4 Linia wewnętrzna między Maricą Wschodnią 1 a Burgas (BG)

Nr	Definicja
3.8	Klaster Bułgaria–Rumunia – zwiększenie przepustowości, [projekt obecnie znany jako »Korytarz Morze Czarne«], obejmujący następujące PWZ: 3.8.1 Linia wewnętrzna między Dobrudżą a Burgas (BG) 3.8.4 Linia wewnętrzna między Cernavodą a Stalpu (RO) 3.8.5 Linia wewnętrzna między Gutinas a Smardan (RO)
3.9	3.9.1 Połączenie międzysystemowe między Žerjavenecem (HR)/Hevizem (HU) a Cirkovcami (SI)
3.10	Klaster Izrael–Cypr–Grecja [projekt obecnie znany jako »EUROASIA Interconnector«], obejmujący następujące PWZ: 3.10.1 Połączenie międzysystemowe między Haderą (IL) a Kofinou (CY) 3.10.2 Połączenie międzysystemowe między Kofinou (CY) a Korakią na Krecie (EL) 3.10.3 Linia wewnętrzna między Korakią na Krecie a regionem Attyki (EL)
3.11	Klaster linii wewnętrznych w Republice Czeskiej, obejmujący następujące PWZ: 3.11.1 Linia wewnętrzna między Vernerovem a Vitkovem (CZ) 3.11.2 Linia wewnętrzna między Vitkovem a Presticami (CZ) 3.11.3 Linia wewnętrzna między Presticami a Kocinem (CZ) 3.11.4 Linia wewnętrzna między Kocinem a Mirovką (CZ) 3.11.5 Linia wewnętrzna między Mirovką a linią V413 (CZ)
3.12	Linia wewnętrzna w Niemczech między Wolmirstedt a Bawarią w celu zwiększenia wewnętrznej zdolności przesyłowej północ-południe
3.14	Wzmocnienia wewnętrzne w Polsce [w ramach klastra obecnie znanego jako »GerPol Power Bridge«], obejmujące następujące PWZ: 3.14.2 Linia wewnętrzna między Krajnikiem a Baczyną (PL) 3.14.3 Linia wewnętrzna między Mikułową a Świebodzicami (PL) 3.14.4 Linia wewnętrzna między Baczyną a Plewiskami (PL)
3.16	3.16.1 Połączenie międzysystemowe Węgry–Słowacja między Gabčíkovem (SK), Gönyű (HU) i Veľkým Ďurem (SK)
3.17	Połączenie międzysystemowe Węgry–Słowacja między Sajóvánką (HU) a Rimavską Sobotą (SK)
3.21	Połączenie międzysystemowe między Salgaredą (IT) a regionem Divača–Bericevo (SI)
3.22	Klaster Rumunia–Serbia [obecnie znany jako »Mid Continental East Corridor«] i Włochy–Czarnogóra, obejmujący następujące PWZ: 3.22.1 Połączenie międzysystemowe między Resitą (RO) a Pancevem (RS) 3.22.2 Linia wewnętrzna między Portile de Fier a Resitą (RO) 3.22.3 Linia wewnętrzna między Resitą a Timisoarą/Sacalaz (RO) 3.22.4 Linia wewnętrzna między Aradem a Timisoarą/Sacalaz (RO) 3.22.5 Połączenie międzysystemowe między Villanovą (IT) a Lastwą (ME)
3.23	Magazynowanie energii elektrycznej w elektrowni szczytowo-pompowej w Jadenicy (BG)
3.24	Magazynowanie energii elektrycznej w elektrowni szczytowo-pompowej w Amfilochii (EL)
3.27	Połączenie międzysystemowe między Sycylią (IT) a Tunezją (TU) [projekt obecnie znany jako »ELMED«]

4. **Priorytetowy korytarz »Plan działań w zakresie połączeń międzysystemowych na rynku energii państw bałtyckich w odniesieniu do energii elektrycznej« (»BEMIP Electricity«)**

Nr	Definicja
4.1	Połączenie międzysystemowe Dania–Niemcy między Ishøj/Bjæverskov (DK) a Bentwisch (DE) za pomocą morskich farm wiatrowych Kriegers Flak (DK) oraz Baltic 1 i 2 (DE) [projekt obecnie znany jako »Kriegers Flak Combined Grid Solution«]
4.2	Klaster Estonia–Łotwa między Kilingi-Nõmme a Rygą [projekt obecnie znany jako »Trzecie połączenie międzysystemowe«], obejmujący następujące PWZ: 4.2.1 Połączenie międzysystemowe między Kilingi-Nõmme (EE) a podstacją CHP2 w Rydze (LV) 4.2.2 Linia wewnętrzna między Harku a Sindi (EE) 4.2.3 Linia wewnętrzna między CHP2 w Rydze a HPP w Rydze (LV)
4.4	4.4.1 Linia wewnętrzna między Ventspils, Tume i Imantą (LV) 4.4.2 Linia wewnętrzna między Ekhyddan a Nybro/Hemsjö (SE)
4.5	4.5.2 Linia wewnętrzna między Stanisławowem a Ostrołęką (PL)
4.6	Magazynowanie energii elektrycznej za pomocą elektrowni szczytowo-pompowych w Estonii
4.7	Zwiększenie potencjału magazynowania w elektrowni szczytowo-pompowej w Kruonis (LT)
4.8	Integracja i synchronizacja systemów elektroenergetycznych państw bałtyckich z sieciami europejskimi, obejmująca następujące PWZ: 4.8.1 Połączenie międzysystemowe między Tartu (EE) a Valmierą (LV) 4.8.2 Linia wewnętrzna między Balti a Tartu (EE) 4.8.3 Połączenie międzysystemowe między Tsirguliiną (EE) a Valmierą (LV) 4.8.4 Linia wewnętrzna między Eesti a Tsirguliiną (EE) 4.8.5 Linia wewnętrzna między podstacją na Litwie a granicą państwa (LT) 4.8.7 Linia wewnętrzna między Paide a Sindi (EE) 4.8.8 Linia wewnętrzna między Wilnem a Neris (LT) 4.8.9 Dalsze aspekty infrastrukturalne synchronizacji systemów elektroenergetycznych państw bałtyckich z sieciami europejskimi
4.10	Klaster Finlandia–Szwecja [obecnie znany pod nazwą »Trzeciego połączenia międzysystemowego Finlandia–Szwecja«], obejmujący następujące PWZ: 4.10.1 Połączenie międzysystemowe między północną Finlandią a północną Szwecją 4.10.2 Linia wewnętrzna między Keminmaa a Pyhänselkä (FI)

5. **Priorytetowy korytarz »Gazowe połączenia międzysystemowe północ-południe w Europie Zachodniej« (»NSI West Gas«)**

Nr	Definicja
5.1	5.1.1 Fizyczny przepływ zwrotny w punkcie połączenia międzysystemowego w Moffat (IE/UK) 5.1.2 Modernizacja SNIP (rurociągu Szkocja–Irlandia Północna) w celu uwzględnienia fizycznego przepływu zwrotnego między Ballylumford a Twynholm 5.1.3 Rozbudowa podziemnego obiektu magazynowania gazu Islandmagee w Larne (Irlandia Północna)
5.3	Terminal LNG w Shannon i rurociąg łączący (IE)

Nr	Definicja
5.4	5.4.1 Połączenie międzysystemowe (ES-PT) (3. połączenie międzysystemowe) – faza 1 5.4.2 Połączenie międzysystemowe (ES-PT) (3. połączenie międzysystemowe) – faza 2
5.5	5.5.1 Południowe połączenie tranzytowe przez wschodnie Pireneje [projekt obecnie znany jako »STEP«] 5.5.2 Oś wschodnia Hiszpania–Francja – punkt połączenia międzysystemowego między Półwyspem Iberyjskim a Francją, w tym tłocznie gazu w St-Avit, Palteau i St. Martin de Crau [projekt obecnie znany jako »Midcat«]
5.10	Połączenie międzysystemowe umożliwiające przepływ zwrotny na rurociągu TENP w Niemczech
5.11	Połączenie międzysystemowe umożliwiające przepływ zwrotny między Włochami a Szwajcarią w punkcie połączenia międzysystemowego Passo Gries
5.19	Przyłączenie Malty do europejskiej sieci gazowej – rurociąg łączący z Włochami w Gela
5.21	Dostosowania do gazu wysokokalorycznego we Francji i Belgii

6. **Priorytetowy korytarz »Gazowe połączenia międzysystemowe północ-południe w Europie Środkowo-Wschodniej i Południowo-Wschodniej« (»NSI East Gas«)**

Nr	Definicja
6.2	Połączenie międzysystemowe między Polską, Słowacją, Republiką Czeską i Węgrami i powiązane z nią wzmocnienia wewnętrzne, obejmujące jedną lub więcej spośród następujących grup PWZ: 6.2.1 Połączenie międzysystemowe Polska–Słowacja 6.2.2 Korytarz gazowy północ-południe we wschodniej Polsce oraz 6.2.10 Połączenie międzysystemowe Polska–Republika Czeska [projekt obecnie znany jako »Stork II«] 6.2.11 Korytarz gazowy północ-południe w zachodniej Polsce 6.2.12 Rurociąg Tvrdonice–Libhošť, w tym modernizacja tłoczni gazu Břeclav (CZ) oraz następujące PWZ: 6.2.13 Zwiększenie zdolności przesyłowej połączenia międzysystemowego Słowacja–Węgry 6.2.14 Wzmocnienie węgierskiego systemu przesyłowego między Vecsés a Városlőd wymagane do zwiększenia zdolności przesyłowej połączenia międzysystemowego Słowacja–Węgry
6.4	PWZ Dwukierunkowe austriacko-czeskie połączenie międzysystemowe (BACI) Baumgarten (AT) – Reinthal (CZ/AT) – Břeclav (CZ) o zdolności przesyłowej do 6,57 bcm/rok ⁽¹⁾
6.5	Klaster Terminal LNG w Krk z gazociągami łączącymi i wyjściowymi w kierunku Węgier i dalej, obejmujący następujące PWZ: 6.5.1 Budowa terminalu LNG w Krk (HR) o wydajności 2,6 bcm/rok – faza I i rurociąg łączący Omišalj – Zlobin (HR) 6.5.5 »Tłocznia gazu 1« w ramach chorwackiego systemu przesyłowego gazu 6.5.6 Rozbudowa terminalu LNG w Krk (HR) do wydajności powyżej 2,6 bcm/rok – faza II i rurociągi wyjściowe Zlobin – Bosiljevo – Sisak – Kozarac – Slobodnica (HR)
6.8	Klaster Połączenie międzysystemowe Grecja–Bułgaria wraz z niezbędnymi wzmocnieniami w Bułgarii, obejmujący następujące PWZ: 6.8.1 Połączenie międzysystemowe Grecja–Bułgaria [projekt obecnie znany jako »IGB«] pomiędzy Komotini (EL) a Starą Zagorą (BG) oraz tłocznia gazu w Kipi (EL) 6.8.2 Niezbędna odbudowa, unowocześnienie i rozbudowa bułgarskiego systemu przesyłowego

Nr	Definicja
6.9	6.9.1 Terminal LNG w północnej Grecji.
6.10	PWZ Gazowe połączenie międzysystemowe Bułgaria–Serbia [projekt obecnie znany jako »IBS«]
6.20	Klaster Zwiększenie pojemności magazynowej w Europie Południowo-Wschodniej, obejmujący co najmniej jeden spośród następujących PWZ: 6.20.2 Rozbudowa podziemnego magazynu gazu Chiren (BG) 6.20.3 Podziemny magazyn gazu South Kavala oraz stacja pomiarowa i regulacyjna (EL) oraz jeden spośród następujących PWZ: 6.20.4 Magazyn w Depomures w Rumunii 6.20.6 Podziemny magazyn gazu Sarmasel w Rumunii
6.23	Połączenie międzysystemowe Węgry–Słowenia (Nagykanizsa–Tornyiszentmiklós (HU)–Lendava (SI)–Kidričevo)
6.24	Klaster Stopniowe zwiększenie przepustowości na dwukierunkowym korytarzu przesyłowym Bułgaria–Rumunia–Węgry–Austria (projekt obecnie znany jako »ROHUAT/BRUA«) w celu umożliwienia przepływu 1,75 bcm/rok w pierwszej fazie i 4,4 bcm/rok w drugiej fazie i obejmujący nowe zasoby z Morza Czarnego w 2. i 3. fazie: 6.24.1 ROHUAT/BRUA – 1. faza, obejmująca: — przepływ zwrotny Rumunia–Węgry: tłocznia gazu w Csanádpalota w ramach 1. etapu odcinka węgierskiego — Rozwój zdolności przesyłowej w Rumunii na odcinku z Podișor do Recas, obejmujący nowy gazociąg, stację pomiarową i trzy nowe tłocznie gazu w Podișor, Bibesti i Jupie — Tłocznia gazu GCA w Mosonmagyaróvár (rozbudowa po stronie austriackiej) 6.24.4 ROHUAT/BRUA – 2. faza, obejmująca: — Gazociąg Városföld-Ercsi– Győr (HU) — Gazociąg Ercsi–Százhalombatta (HU) — Tłocznia gazu w Városföld (HU) — Rozwój zdolności przesyłowej w Rumunii na odcinku z Recas do Horii w kierunku Węgier do 4,4 bcm/rok i rozbudowa tłoczni gazu w Podișor, Bibesti i Jupie — Rurociąg wybrzeże Morza Czarnego–Podișor (RO) w celu odbierania gazu z Morza Czarnego — przepływ zwrotny Rumunia–Węgry: – tłocznia gazu w Csanádpalota lub Algyő (HU) w ramach 2. etapu odcinka węgierskiego 6.24.10 ROHUAT/BRUA – 3. faza, obejmująca: — Wzmocnienie rumuńskiego systemu przesyłowego między Onesti a Isaccea i przepływ zwrotny w Isaccea — Wzmocnienie rumuńskiego systemu przesyłowego między Onesti a Nadlac — Wzmocnienie rumuńskiego systemu przesyłowego w celu odbierania gazu z wybrzeża Morza Czarnego
6.25	Klaster infrastruktury w celu doprowadzenia nowych dostaw gazu do regionu Europy Środkowej i Południowo-Wschodniej w celu dywersyfikacji źródeł dostaw, obejmujący następujące PWZ realizowane w sposób skoordynowany i wydajny: 6.25.1 System rurociągów z Bułgarii przez Rumunię i Węgry do Słowacji [projekt obecnie znany jako »Eastring«] 6.25.4 Infrastruktura umożliwiająca rozwój bułgarskiego centrum gazowego
6.26	6.26.1 Klaster Chorwacja–Słowenia–Austria w Rogatec, obejmujący: — Połączenie międzysystemowe Chorwacja–Słowenia (Lučko–Zabok–Rogatec) — Tłocznia gazu Kidričevo, faza 2 modernizacji (SI)

Nr	Definicja
	— Tłoczenie gazu 2 i 3 w ramach chorwackiego systemu przesyłowego gazu — GCA 2015/08: wejście/wyjście Murfeld (AT) — Modernizacja połączenia międzysystemowego Murfeld/Ceršak (AT-SI) — Modernizacja połączenia międzysystemowego Rogatec

(¹) Realizacja BACI jako PWZ będzie zależała od wyników projektu pilotażowego »Trading Regional Upgrade«.

7. Priorytetowy korytarz »Południowy korytarz gazowy« (»SGC«)

Nr	Definicja
7.1	PWZ Klaster zintegrowanych, specjalnych obiektów infrastruktury transportowej o wielkości podlegającej regulacji, wraz z powiązanymi urządzeniami do przesyłu co najmniej 10 bcm/rok gazu z nowych źródeł w regionie Morza Kaspijskiego przez Azerbejdżan, Gruzję i Turcję na rynki unijne w Grecji i we Włoszech, obejmujący następujące PWZ: 7.1.1 Gazociąg do UE z Turkmenistanu i Azerbejdżanu przez Gruzję i Turcję [obecnie znany jako połączenie inicjatyw: »Gazociąg transkaspjski« (TCP), »Rozbudowa gazociągu południowokaukaskiego« (SCPF) oraz »Transanolijski rurociąg gazu ziemnego« (TANAP)] 7.1.3 Gazociąg z Grecji do Włoch przez Albanie i Adriatyk [projekt obecnie znany jako »Gazociąg transadriatycki« (TAP)], obejmujący stację pomiarową i regulacyjną oraz tłocznię gazu w Nea Messimvria
7.3	PWZ Klaster infrastruktury w celu doprowadzenia gazu ze złóż gazu we wschodniej części regionu Morza Śródziemnego, obejmujący: 7.3.1 Gazociąg ze złóż gazu we wschodniej części regionu Morza Śródziemnego do Grecji kontynentalnej przez Kretę [projekt obecnie znany jako »EastMed Pipeline«] ze stacją pomiarową i regulacyjną w Megalopoli oraz zależne od niego następujące PWZ: 7.3.3 Morski gazociąg z Grecji do Włoch [projekt obecnie znany jako »rurociąg Posejdon«] 7.3.4 Wzmocnienie wewnętrznych zdolności przesyłowych północ-południe we Włoszech [projekt obecnie znany jako »Adriatica Line«]
7.5	Rozwój infrastruktury gazowej na Cyprze [projekt obecnie znany jako »Cyprus Gas2EU«]

8. Priorytetowy korytarz »Plan działań w zakresie połączeń międzysystemowych na rynku energii państw bałtyckich w odniesieniu do gazu« (»BEMIP Gas«)

Nr	Definicja
8.1	8.1.1 Połączenie międzysystemowe pomiędzy Estonią a Finlandią [projekt obecnie znany jako »Balticconnector«]
8.2	Klaster Rozbudowa infrastruktury we wschodniej części Morza Bałtyckiego, obejmujący następujące PWZ: 8.2.1 Rozbudowa połączenia międzysystemowego Łotwa–Litwa 8.2.2 Rozbudowa połączenia międzysystemowego Estonia–Łotwa 8.2.4 Rozbudowa podziemnego magazynu gazu Inčukalna (LV)
8.3	Klaster infrastruktury, obejmujący następujące PWZ: 8.3.1 Rozbudowa połączenia międzysystemowego Nybro – Polska/Dania 8.3.2 Połączenie międzysystemowe Polska–Dania [projekt obecnie znany jako »Gazociąg Bałtycki«]
8.5	Połączenie międzysystemowe Polska–Litwa [projekt obecnie znany jako »GIPL«]
8.6	Terminal LNG w Göteborgu w Szwecji
8.7	Zwiększenie przepustowości terminalu LNG w Świnoujściu w Polsce

9. **Priorytetowy korytarz »Połączenia dostawcze ropy naftowej w Europie Środkowo-Wschodniej« (»OSC«)**

Nr	Definicja
9.1	Rurociąg Adamowo–Brody: rurociąg łączący terminal przeładunkowy JSC Ukrtransnafta w Brodach (Ukraina) i zbiorniki na ropę w Adamowie (Polska)
9.2	Rurociąg Bratysława–Schwechat: rurociąg łączący Schwechat (Austria) i Bratysławę (Republika Słowacka)
9.4	Rurociąg Litwinow (Republika Czeska)–Spergau (Niemcy): projekt rozbudowy rurociągu ropy naftowej Družba do rafinerii TRM Spergau
9.5	Klaster Rurociąg pomorski (Polska), obejmujący następujące PWZ: 9.5.1. Budowa terminalu naftowego w Gdańsku (faza II) 9.5.2. Rozbudowa rurociągu pomorskiego: druga nitka rurociągu
9.6	TAL Plus: rozbudowa przepustowości rurociągu TAL między Triestem (Włochy) a Ingolstadt (Niemcy)

10. **Priorytetowy obszar tematyczny »Stosowanie inteligentnych sieci«**

Nr	Definicja
10.3	SINCRO.GRID (Słowenia, Chorwacja) – Innowacyjna integracja wykazujących efekt synergii rozwiązań opartych na dojrzałej technologii w celu zwiększenia bezpieczeństwa jednoczesnego funkcjonowania słoweńskiego i chorwackiego systemu elektroenergetycznego
10.4	ACON (Republika Czeska, Słowacja) – Głównym celem projektu ACON (Again Connected Networks) jest wsparcie integracji rynków energii energetycznej Czech i Słowacji
10.5	ALPGRID (Austria, Włochy) – Innowacyjna integracja wykazujących efekt synergii rozwiązań opartych na dojrzałej technologii w celu jednoczesnego zwiększenia wydajności funkcjonowania włoskich i austriackich regionalnych systemów elektroenergetycznych
10.6	Inicjatywa na rzecz inteligentnych granic (Smart Border Initiative; Francja, Niemcy) – Inicjatywa na rzecz inteligentnych granic, która połączy polityki opracowane przez Francję i Niemcy w celu wsparcia miast i regionów w ich strategiach transformacji energetycznej oraz integracji rynku europejskiego

11. **Priorytetowy obszar tematyczny »Autostrady elektroenergetyczne«**

Lista PWZ posiadających podwójne oznaczenie jako autostrady elektroenergetyczne

Nr	Definicja
Priorytetowy korytarz »Północnomorska sieć przesyłowa morskiej energii wiatrowej« (»NSOG«)	
1.1	1.1.1 Połączenie międzysystemowe między Gezelle (BE) a okolicami Richborough (UK)
1.3	Klaster Dania–Niemcy, obejmujący następujące PWZ: 1.3.1 Połączenie międzysystemowe między Endrup (DK) a Niebüll (DE) 1.3.2 Linia wewnętrzna między Niebüll a Brunsbüttel (DE)

Nr	Definicja
1.4	Klaster Dania–Niemcy, obejmujący następujące PWZ: 1.4.1 Połączenie międzysystemowe między Kassø (DK) a Audorfem (DE) 1.4.2 Linia wewnętrzna między Audorfem a Hamburgiem/Nord (DE) 1.4.3 Linia wewnętrzna między Hamburgiem/Nord a Dollern (DE)
1.6	Połączenie międzysystemowe Francja–Irlandia między La Martyre (FR) a Great Island lub Knockraha (IE) [projekt obecnie znany jako »Celtic Interconnector«]
1.7	Klaster Połączenia międzysystemowe Francja–Zjednoczone Królestwo, obejmujący co najmniej jeden spośród następujących PWZ: 1.7.1 Połączenie międzysystemowe między Cotentin (FR) a okolicami Exeter (UK) [projekt obecnie znany jako »FAB«] 1.7.2 Połączenie międzysystemowe między Tourbe (FR) a Chilling (UK) [projekt obecnie znany jako »IFA2«] 1.7.3 Połączenie międzysystemowe między Coquelles (FR) a Folkestone (UK) [projekt obecnie znany jako »ElecLink«] 1.7.4 Połączenie międzysystemowe między Le Havre (FR) a Lovedean (UK) [projekt obecnie znany jako »AQUIND«] 1.7.5 Połączenie międzysystemowe między okolicami Dunkierki (FR) a okolicami Kingsnorth (UK) [projekt obecnie znany jako »Gridlink«]
1.8	Klaster Niemcy–Norwegia [projekt obecnie znany jako »NordLink«] 1.8.1 Połączenie międzysystemowe między Wilster (DE) a Tonstad (NO) 1.8.2 Wzmocnienie linii wewnętrznych w południowej Norwegii
1.10	Klaster Połączenia międzysystemowe Zjednoczone Królestwo–Norwegia, obejmujący co najmniej jeden spośród następujących PWZ: 1.10.1 Połączenie międzysystemowe między Blythe (UK) a Kvilldal (NO) [projekt obecnie znany jako »North Sea Link«] 1.10.2 Połączenie międzysystemowe między Peterhead (UK) a Simadalen (NO) [projekt obecnie znany jako »NorthConnect«]
1.13	Połączenie międzysystemowe pomiędzy Islandią a Zjednoczonym Królestwem [projekt obecnie znany jako »Ice Link«]
1.14	Połączenie międzysystemowe między Revsing (DK) a Bicker Fen (UK) [projekt obecnie znany jako »Viking Link«]
1.15	Połączenie międzysystemowe rejonem Antwerpii (BE) i okolicami Kemsley (UK)
1.16	Połączenie międzysystemowe pomiędzy Niderlandami a Zjednoczonym Królestwem
Priorytetowy korytarz »Elektroenergetyczne połączenia międzysystemowe północ-południe w Europie Zachodniej« (»NSI West Electricity«)	
2.2	2.2.1 Pierwsze połączenie międzysystemowe między Lixhe (BE) a Oberzier (DE) [projekt obecnie znany jako »ALEGrO«] 2.2.4 Drugie połączenie międzysystemowe między Belgią a Niemcami
2.4	Połączenie międzysystemowe między Codrongianos (IT), Luccianą (Korsyka, FR) i Suvereto (IT) [projekt obecnie znany jako »SACOI 3«]
2.5	2.5.1 Połączenie międzysystemowe między Grande Île (FR) a Piosasco (IT) [obecnie znane jako »Sabaudia–Piemont«]
2.7	Połączenie międzysystemowe między Akwitanią (FR) a Krajem Basków (ES) [projekt obecnie znany jako »Zatoka Biskajska«]
2.9	Linia wewnętrzna między Osterath a Philippsburgiem (DE) w celu zwiększenia przepustowości na granicy zachodniej [projekt obecnie znany jako »Ultranet«]

Nr	Definicja
2.10	Linia wewnętrzna między Brunsbüttel-Großgartach a Wilster-Grafenrheinfeld (DE) w celu zwiększenia przepustowości na granicy północnej i południowej [projekt obecnie znany jako »Suedlink«]
2.13	Klaster Połączenia międzysystemowe Irlandia–Zjednoczone Królestwo, obejmujący następujące PWZ: 2.13.1 Połączenie między Woodland (IE) a Turleenan (UK) 2.13.2 Połączenie między Srananagh (IE) a Turleenan (UK)
Priorytetowy korytarz »Elektroenergetyczne połączenia międzysystemowe północ-południe w Europie Środkowo-Wschodniej i Południowej« (»NSI East Electricity«)	
3.10	Klaster Izrael–Cypr–Grecja [projekt obecnie znany jako »EUROASIA Interconnector«], obejmujący następujące PWZ: 3.10.1 Połączenie międzysystemowe między Haderą (IL) a Kofinou (CY) 3.10.2 Połączenie międzysystemowe między Kofinou (CY) a Korakią na Krecie (EL) 3.10.3 Linia wewnętrzna między Korakią na Krecie a regionem Attyki (EL)
3.12	Linia wewnętrzna w Niemczech między Wolmirstedt a Bawarią w celu zwiększenia wewnętrznej zdolności przesyłowej północ-południe
3.27	Połączenie międzysystemowe między Sycylią (IT) a Tunezją (TU) [projekt obecnie znany jako »ELMED«]
Priorytetowy korytarz »Plan działań w zakresie połączeń międzysystemowych na rynku energii państw bałtyckich w odniesieniu do energii elektrycznej« (»BEMIP Electricity«)	
4.1	Połączenie międzysystemowe Dania–Niemcy między Tolstrup Gaarde (DK) a Bentwisch (DE) za pomocą morskich farm wiatrowych Kriegers Flak (DK) oraz Baltic 1 i 2 (DE) [projekt obecnie znany jako »Kriegers Flak Combined Grid Solution«]

12. Transgraniczne sieci dwutlenku węgla:

Nr	Definicja
12.1	Kolektor CO ₂ w Teesside (Zjednoczone Królestwo, w kolejnych fazach Niemcy, Belgia, Niemcy)
12.2	Projekt transportowo-infrastrukturalny skraplania CO ₂ (Zjednoczone Królestwo, w kolejnych fazach Niemcy, Norwegia)
12.3	Jądro Rotterdam (Niemcy i Zjednoczone Królestwo)
12.4	Transgraniczne połączenia transportowe do przesyłu CO ₂ między źródłami emisji w Zjednoczonym Królestwie i Niemczech a magazynem w Norwegii

C. LISTY »PROJEKTÓW, KTÓRE NIE SĄ JUŻ UZNAWANE ZA PWZ« I »PROJEKTÓW, KTÓRE STAŁY SIĘ INTEGRALNĄ CZĘŚCIĄ INNYCH PWZ«

1. Priorytetowy korytarz »Północnomorska sieć przesyłowa morskiej energii wiatrowej« (»NSOG«)

Numery PWZ, które nie są już uznawane za PWZ
1.1.3
1.2
1.5

1.9.2
1.9.3
1.9.4
1.9.5
1.9.6
1.11.1
1.11.2
1.11.3
1.11.4

2. **Priorytetowy korytarz »Elektroenergetyczne połączenia międzysystemowe północ-południe w Europie Zachodniej« (»NSI West Electricity«)**

Numery PWZ, które nie są już uznawane za PWZ
2.2.2
2.2.3
2.3.1
2.3.2
2.5.2
2.6
2.8
2.11.1
2.11.2
2.11.3
2.12
2.15.2
2.15.3
2.15.4
2.16.2
2.19
2.20
2.21
2.22
2.25.1
2.25.2
2.26

Projekty, które stały się integralną częścią innych PWZ	
Pierwotny numer PWZ przedmiotowego projektu	Numer PWZ, do którego przedmiotowy projekt został włączony
2.1	3.1.4.

3. **Priorytetowy korytarz »Elektroenergetyczne połączenia międzysystemowe północ-południe w Europie Środkowo-Wschodniej i Południowej« (»NSI East Electricity«)**

Numery PWZ, które nie są już uznawane za PWZ
3.1.3
3.2.1
3.2.3
3.3
3.5.1
3.5.2
3.6.1
3.6.2
3.8.2
3.8.3
3.8.6
3.9.2
3.9.3
3.9.4
3.13
3.14.1
3.15.1
3.15.2
3.16.2
3.16.3
3.18.1
3.18.2
3.19.2
3.19.3
3.20.1
3.20.2
3.25
3.26

Projekty, które stały się integralną częścią innych PWZ	
Pierwotny numer PWZ przedmiotowego projektu	Numer PWZ, do którego przedmiotowy projekt został włączony
3.19.1	3.22.5

4. **Projekt priorytetowy »Plan działań w zakresie połączeń międzysystemowych na rynku energii państw bałtyckich w odniesieniu do energii elektrycznej« (»BEMIP Electricity«)**

Numery PWZ, które nie są już uznawane za PWZ	
4.5.1	
4.5.3	
4.5.4	
4.5.5	
4.8.6	

Projekty, które stały się integralną częścią innych PWZ	
Pierwotny numer PWZ przedmiotowego projektu	Numer PWZ, do którego przedmiotowy projekt został włączony
4.3	4.8.9
4.9	4.8.9

5. **Priorytetowy korytarz »Gazowe połączenia międzysystemowe północ-południe w Europie Zachodniej« (»NSI West Gas«)**

Numery PWZ, które nie są już uznawane za PWZ	
5.2	
5.6	
5.7.1	
5.7.2	
5.9	
5.12	
5.13	
5.14	
5.15.1	
5.15.2	
5.15.3	
5.15.4	
5.15.5	
5.16	
5.17.1	
5.17.2	
5.18	
5.20	

Projekty, które stały się integralną częścią innych PWZ	
Pierwotny numer PWZ przedmiotowego projektu	Numer PWZ, do którego przedmiotowy projekt został włączony
5.8.1	5.5.2
5.8.2	5.5.2

6. **Priorytetowy korytarz »Gazowe połączenia międzysystemowe północ-południe w Europie Środkowo-Wschodniej i Południowo-Wschodniej« (»NSI East Gas«)**

Numery PWZ, które nie są już uznawane za PWZ	
6.3	
6.5.3	
6.5.4	
6.7	
6.8.3	
6.9.2	
6.9.3	
6.11	
6.12	
6.16	
6.17	
6.19	
6.20.1	
6.20.5	
6.21	
6.22.1	
6.22.2	
6.25.2	

Projekty, które stały się integralną częścią innych PWZ	
Pierwotny numer PWZ przedmiotowego projektu	Numer PWZ, do którego przedmiotowy projekt został włączony
6.1.1	6.2.10
6.1.2	6.2.11
6.1.3	6.2.11
6.1.4	6.2.11
6.1.5	6.2.11
6.1.6	6.2.11

Projekty, które stały się integralną częścią innych PWZ	
Pierwotny numer PWZ przedmiotowego projektu	Numer PWZ, do którego przedmiotowy projekt został włączony
6.1.7	6.2.11
6.1.8	6.2.2
6.1.9	6.2.11
6.1.10	6.2.2
6.1.11	6.2.2
6.1.12	6.2.12
6.2.3	6.2.2
6.2.4	6.2.2
6.2.5	6.2.2
6.2.6	6.2.2
6.2.7	6.2.2
6.2.8	6.2.2
6.2.9	6.2.2
6.5.2	6.5.6
6.6	6.26.1
6.8.4	6.25.4
6.13.1	6.24.4
6.13.2	6.24.4
6.13.3	6.24.4
6.14	6.24.1
6.15.1	6.24.10
6.15.2	6.24.10
6.18	7.3.4
6.24.2	6.24.1
6.24.3	6.24.1
6.24.5	6.24.4
6.24.6	6.24.4
6.24.7	6.24.4
6.24.8	6.24.4
6.24.9	6.24.4
6.25.3	6.24.10
6.26.2	6.26.1

Projekty, które stały się integralną częścią innych PWZ	
Pierwotny numer PWZ przedmiotowego projektu	Numer PWZ, do którego przedmiotowy projekt został włączony
6.26.3	6.26.1
6.26.4	6.26.1
6.26.5	6.26.1
6.26.6	6.26.1

7. **Priorytetowy korytarz »Południowy korytarz gazowy« (»SGC«)**

Numery PWZ, które nie są już uznawane za PWZ	
7.1.2	
7.1.5	
7.1.7	
7.2.1	
7.2.2	
7.2.3	
7.4.1	
7.4.2	

Projekty, które stały się integralną częścią innych PWZ	
Pierwotny numer PWZ przedmiotowego projektu	Numer PWZ, do którego przedmiotowy projekt został włączony
7.1.6	7.1.3
7.1.4	7.3.3
7.3.2	7.5

8. **Priorytetowy korytarz »Plan działań w zakresie połączeń międzysystemowych na rynku energii państw bałtyckich w odniesieniu do gazu« (»BEMIP Gas«)**

Numery PWZ, które nie są już uznawane za PWZ	
8.1.2.1	
8.1.2.2	
8.1.2.3	
8.1.2.4	
8.2.3	
8.4	
8.8	

9. Priorytetowy korytarz »Połączenia dostawcze ropy naftowej w Europie Środkowo-Wschodniej« (»OSC«)

Numery PWZ, które nie są już uznawane za PWZ

9.3

10. Priorytetowy obszar tematyczny »Stosowanie inteligentnych sieci«

Numery PWZ, które nie są już uznawane za PWZ

10.1

10.2

11. Priorytetowy obszar tematyczny »Autostrady elektroenergetyczne«

Numery PWZ, które nie są już uznawane za PWZ

1.5”

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2018/541**z dnia 20 grudnia 2017 r.****zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) 2017/2358 i rozporządzenie delegowane (UE) 2017/2359 w odniesieniu do ich dat rozpoczęcia stosowania****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/97 z dnia 20 stycznia 2016 r. w sprawie dystrybucji ubezpieczeń ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 25 ust. 2, art. 28 ust. 4, art. 29 ust. 4 i 5 oraz art. 30 ust. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa (UE) 2016/97 harmonizuje przepisy krajowe dotyczące dystrybucji ubezpieczeń i reasekuracji oraz uprawnia Komisję do przyjęcia aktów delegowanych w celu doprecyzowania kryteriów i praktycznych szczegółów w odniesieniu do zasad prowadzenia działalności mających zastosowanie do dystrybucji ubezpieczeniowych produktów inwestycyjnych oraz w odniesieniu do wymogów w zakresie nadzoru nad produktem i zarządzania nim nałożonych na zakłady ubezpieczeń i dystrybutorów ubezpieczeń. W dniu 21 września 2017 r. w oparciu o te uprawnienia Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2017/2358 ⁽²⁾ oraz rozporządzenie delegowane (UE) 2017/2359 ⁽³⁾.
- (2) Aby umożliwić właściwym organom i branży ubezpieczeniowej lepsze dostosowanie się do wymogów ustanowionych w dwóch rozporządzeniach delegowanych, o których mowa w motywie pierwszym, datę rozpoczęcia stosowania tych rozporządzeń delegowanych należy dostosować do daty, od której państwa członkowskie mają stosować środki niezbędne do wykonania dyrektywy (UE) 2016/97, jak określono w art. 42 ust. 1 tej dyrektywy,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1***Zmiana w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/2358**

W art. 13 rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/2358 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia, od którego państwa członkowskie mają stosować środki, o których mowa w art. 42 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy (UE) 2016/97.”.

*Artykuł 2***Zmiana w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/2359**

W art. 20 rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/2359 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia, od którego państwa członkowskie mają stosować środki, o których mowa w art. 42 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy (UE) 2016/97.”.

⁽¹⁾ Dz.U. L 26 z 2.2.2016, s. 19.⁽²⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/2358 z dnia 21 września 2017 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/97 w odniesieniu do wymogów w zakresie nadzoru nad produktem i zarządzania nim dla zakładów ubezpieczeń i dystrybutorów ubezpieczeń (Dz.U. L 341 z 20.12.2017, s. 1).⁽³⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/2359 z dnia 21 września 2017 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/97 w odniesieniu do wymogów informacyjnych i zasad prowadzenia działalności mających zastosowanie do dystrybucji ubezpieczeniowych produktów inwestycyjnych (Dz.U. L 341 z 20.12.2017, s. 8).

*Artykuł 3***Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 20 grudnia 2017 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2018/542**z dnia 22 stycznia 2018 r.****w sprawie sprostowania greckiej wersji językowej rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/86 ustanawiającego plan w zakresie odrzutów w odniesieniu do niektórych połowów małych gatunków dennych w Morzu Śródziemnym**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie wspólnej polityki rybołówstwa, zmieniające rozporządzenia Rady (WE) nr 1954/2003 i (WE) nr 1224/2009 oraz uchylające rozporządzenia Rady (WE) nr 2371/2002 i (WE) nr 639/2004 oraz decyzję Rady 2004/585/WE ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 15 ust. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Grecka wersja językowa rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2017/86 ⁽²⁾ zawiera błąd w art. 4 lit. b) ppkt (i), (ii) i (iii), art. 4 lit. c) pkt (i) i (ii), art. 5 ust. 2 oraz w tabelach w pkt 2 i 3 w załączniku w tłumaczeniu gatunku ryby, co ma wpływ na zakres stosowania różnych przepisów tego rozporządzenia.
- (2) Należy zatem odpowiednio sprostować grecką wersję językową rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/86. Sprostowanie nie ma wpływu na pozostałe wersje językowe,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1**(nie dotyczy wersji polskiej)**Artykuł 2*Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 22 stycznia 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 354 z 28.12.2013, s. 22.⁽²⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/86 z dnia 20 października 2016 r. ustanawiające plan w zakresie odrzutów w odniesieniu do niektórych połowów małych gatunków dennych w Morzu Śródziemnym (Dz.U. L 14 z 18.1.2017, s. 4).

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2018/543**z dnia 23 stycznia 2018 r.****w sprawie sprostowania hiszpańskiej wersji językowej rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 812/2013 uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/30/UE w odniesieniu do etykiet efektywności energetycznej dla podgrzewaczy wody, zasobników ciepłej wody użytkowej i zestawów zawierających podgrzewacz wody i urządzenie słoneczne****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1369 z dnia 4 lipca 2017 r. ustanawiające ramy etykietowania energetycznego i uchylające dyrektywę 2010/30/UE ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 16,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Hiszpańska wersja językowa rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 812/2013 ⁽²⁾ zawiera dwa błędy w załączniku II tabela 1 kolumna M wiersze B i C we wzorach obliczania wartości granicznych dla podgrzewaczy wody wielkości M.
- (2) Należy zatem odpowiednio sprostować hiszpańską wersję językową rozporządzenia delegowanego (UE) nr 812/2013. Sprostowanie nie ma wpływu na pozostałe wersje językowe,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1*(nie dotyczy wersji polskiej)***Artykuł 2**Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 stycznia 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 198 z 28.7.2017, s. 1.⁽²⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 812/2013 z dnia 18 lutego 2013 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/30/UE w odniesieniu do etykiet efektywności energetycznej dla podgrzewaczy wody, zasobników ciepłej wody użytkowej i zestawów zawierających podgrzewacz wody i urządzenie słoneczne (Dz.U. L 239 z 6.9.2013, s. 83).

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2018/544**z dnia 27 marca 2018 r.****ustanawiające zakaz połowów marlina błękitnego w Oceanie Atlantyckim przez statki pływające pod banderą Hiszpanii**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1224/2009 z dnia 20 listopada 2009 r. ustanawiające unijny system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 36 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Rady (UE) 2018/120 ⁽²⁾ określono kwoty na rok 2018.
- (2) Według informacji przekazanych Komisji statki pływające pod banderą państwa członkowskiego, o którym mowa w załączniku do niniejszego rozporządzenia, lub zarejestrowane w tym państwie członkowskim wyczerpały kwotę na połowy stada w nim określonego przyznaną na 2018 r.
- (3) Należy zatem zakazać działalności połowowej w odniesieniu do wspomnianego stada,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1***Wyczerpanie kwoty**

Kwotę połowową przyznaną na 2018 r. państwu członkowskiemu, o którym mowa w załączniku do niniejszego rozporządzenia, w odniesieniu do stada w nim określonego, uznaje się za wyczerpaną z dniem wymienionym w tym załączniku.

*Artykuł 2***Zakazy**

Z dniem określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia zakazuje się działalności połowowej w odniesieniu do stada określonego w załączniku przez statki pływające pod banderą państwa członkowskiego w nim określonego lub zarejestrowane w tym państwie członkowskim. W szczególności po tym terminie zakazuje się zatrzymywania na burcie, przemieszczania, przeładunku i wyładunku ryb pochodzących z tego stada złowionych przez te statki.

*Artykuł 3***Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

⁽¹⁾ Dz.U. L 343 z 22.12.2009, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2018/120 z dnia 23 stycznia 2018 r. ustalające uprawnienia do połowów na rok 2018 w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb, mające zastosowanie w wodach Unii oraz – dla unijnych statków rybackich – w niektórych wodach nienależących do Unii, a także zmieniające rozporządzenie (UE) 2017/127 (Dz.U. L 27 z 31.1.2018, s. 1).

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 marca 2018 r.

*W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
João AGUIAR MACHADO
Dyrektor Generalny
Dyrekcja Generalna ds. Gospodarki Morskiej i Rybołówstwa*

ZAŁĄCZNIK

Nr	01/TQ120
Państwo członkowskie	Hiszpania
Stado	BUM/ATLANT
Gatunek	Marlin błękitny (<i>Makaira nigricans</i>)
Obszar	Ocean Atlantycki
Data	1.1.2018

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/545**z dnia 4 kwietnia 2018 r.****ustanawiające uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 21 ust. 9,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Uzgodnienia praktyczne dotyczące procesu udzielania zezwoleń dla pojazdu określone w dyrektywie (UE) 2016/797 powinny ograniczać złożoność, czas trwania i koszty procesu udzielania zezwoleń dla pojazdu, przewidywać jednolite warunki harmonizacji zezwoleń dla typu pojazdu lub zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu w UE i wspierać współpracę między wszystkimi stronami procesu udzielania zezwoleń dla pojazdu. W celu ograniczenia czasu trwania i kosztów procesu udzielania zezwoleń dla pojazdu terminy powinny być jak najkrótsze.
- (2) Uwzględniając doświadczenie krajowych organów ds. bezpieczeństwa związane z procesem udzielania zezwoleń i w ramach przygotowania porozumień o współpracy, o których mowa w art. 21 ust. 14 dyrektywy (UE) 2016/797, za dobrą praktykę uznaje się nawiązanie na wczesnym etapie kontaktu z wnioskodawcą poprzez skoordynowane działania („wsparcie przygotowawcze”), aby usprawnić rozwój relacji między stronami procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów. Wsparcie przygotowawcze należy oferować przed złożeniem wniosku o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, aby umożliwić zapoznanie się z danym przypadkiem podmiotowi udzielającemu zezwolenia i zainteresowanym krajowym organom ds. bezpieczeństwa właściwym dla obszaru użytkowania. Aby odpowiednio przygotować wnioskodawcę na kolejne etapy procesu, w ramach wsparcia przygotowawczego należy wyjaśnić wnioskodawcy obowiązujące przepisy, przedstawić mu szczegółowe informacje dotyczące procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów, w tym na temat samego procesu decyzyjnego, oraz sprawdzić, czy wnioskodawca otrzymał wystarczające informacje. Wnioskodawca jest odpowiedzialny za zapewnienie, aby wszystkie wymogi były spełnione z chwilą złożenia wniosku o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Wnioskodawcę w wypełnianiu jego obowiązków wspierają inne podmioty, takie jak jednostki oceniające zgodność, dostawcy i usługodawcy.
- (3) Aby osiągnąć korzyści skali i zmniejszyć obciążenie administracyjne, zezwolenie dla typu pojazdu powinno umożliwiać wnioskodawcy produkcję szeregu pojazdów w oparciu o ten sam projekt i ułatwić uzyskanie zezwoleń dla tych pojazdów. Typ pojazdu określa cechy konstrukcyjne, które będą posiadać wszystkie pojazdy danego typu. Uzyskanie zezwolenia wymagane jest dla każdego nowego typu pojazdu, a stworzenie nowego typu pojazdu wymaga wydania zezwolenia dla danego typu.
- (4) Należy wprowadzić pojęcia wariantów i wersji typu pojazdu, aby umożliwić określenie możliwości konfiguracji albo zmian podczas cyklu życia pojazdu w ramach istniejącego typu, przy czym wariant różni się od wersji tym, że w jego przypadku wymagane jest uzyskanie zezwolenia.
- (5) W celu zapewnienia, by z upływem czasu typ pojazdu nadal spełniał wymogi, a zmiany cech konstrukcyjnych mające wpływ na zasadnicze cechy konstrukcyjne ujmowane były jako nowe warianty lub wersje danego typu pojazdu, należy stosować proces zarządzania konfiguracją typu pojazdu. Podmiotem odpowiedzialnym za zarządzanie konfiguracją typu pojazdu jest wnioskodawca, któremu udzielono zezwolenia dla typu pojazdu.
- (6) W odniesieniu do pojazdów obowiązkowe jest wprowadzenie procesu zarządzania konfiguracją obejmującego tylko zmiany, które nie podlegają procesowi zarządzania konfiguracją dopuszczonego typu pojazdu.
- (7) Agencja Kolejowa Unii Europejskiej (zwana dalej „Agencją”) powinna ustanowić wytyczne, w których zawrze opis i, w razie potrzeby, wyjaśnienie wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Wytyczne powinny być aktualizowane, publikowane i nieodpłatnie podane do publicznej wiadomości. W celu zharmonizowania

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona) (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

podejścia do wymiany i rejestrowania informacji za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 ⁽¹⁾, należy zapewnić zawarcie w wytycznych także wzorów opracowanych przez Agencję we współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.

- (8) Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny wdrożyć wewnętrzne uzgodnienia albo procedury w celu zapewnienia, aby zostały spełnione wymogi dotyczące procesu udzielania zezwolenia dla pojazdu.
- (9) Biorąc pod uwagę, że zdobyte doświadczenie jest uznawane za dobrą praktykę, krajowe organy ds. bezpieczeństwa i Agencję należy zachęcać do dzielenia się wszelkimi stosownymi informacjami. Mając na celu zapewnienie takich usług, Agencja powinna ustanowić protokół i procedury dotyczące rejestrowania i wymiany informacji między Agencją i krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.
- (10) Aby uniknąć dublowania ocen i zmniejszyć spoczywające na wnioskodawcy obciążenie administracyjne i koszty, Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny w stosownych przypadkach uwzględniać porozumienia o współpracy i umowy wielostronne zawarte na podstawie art. 21 ust. 14 i 15 dyrektywy (UE) 2016/797.
- (11) Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny rejestrować wszystkie istotne informacje i udokumentowane powody decyzji podjętych w punkcie kompleksowej obsługi, aby móc uzasadnić te decyzje na każdym etapie procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów. Jeżeli Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa mają własne systemy zarządzania informacjami na potrzeby takiej oceny, powinny one zapewnić z tych samych powodów przekazywanie wszystkich istotnych informacji do punktu kompleksowej obsługi. Aby usprawnić wymianę informacji między zainteresowanymi stronami, w wytycznych Agencji i krajowych organów ds. bezpieczeństwa należy zawrzeć praktyczne uzgodnienia dotyczące tych informacji, które nie są istotne z perspektywy procesu decyzyjnego i tym samym nie muszą być przedkładane za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.
- (12) W przypadkach gdy przewidywany obszar użytkowania typu pojazdu jest ograniczony do jednej lub więcej sieci w jednym państwie członkowskim, zezwolenie na wprowadzenie do obrotu obejmuje, bez konieczności rozszerzania obszaru użytkowania, pojazdy jadące do stacji w sąsiednich państwach członkowskich o podobnej charakterystyce sieci, jeżeli stacje te są położone w pobliżu granicy. W takim przypadku wnioskodawca może złożyć wniosek o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu do Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa. W przypadku gdy Agencja występuje w charakterze podmiotu udzielającego zezwolenia, ma ona obowiązek zasięgnąć opinii właściwych krajowych organów ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797 i uwzględnić odnośne umowy transgraniczne.
- (13) W przypadku gdy Agencja występuje w charakterze podmiotu udzielającego zezwolenia, wnioskodawca powinien – nie naruszając przepisów pkt 2.6 załącznika IV do dyrektywy (UE) 2016/797 – mieć prawo do przedłożenia Agencji wniosku sporządzonego w jednym z języków urzędowych UE. W trakcie oceny krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny mieć prawo do przedkładania Agencji dokumentów dotyczących oceny w języku swojego państwa członkowskiego bez obowiązku ich tłumaczenia.
- (14) Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny opracować wewnętrzne uzgodnienia lub procedury dotyczące zarządzania procesem udzielania zezwoleń dla typu pojazdu lub zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu w celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego i obniżenia kosztów ponoszonych przez wnioskodawcę. W tym względzie wnioskodawca powinien mieć możliwość przedkładania kopii dokumentów w dokumentacji dotyczącej wniosku. Po udzieleniu zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu należy zapewnić Agencji i krajowym organom ds. bezpieczeństwa dostęp do oryginałów dokumentów na potrzeby weryfikacji.
- (15) W celu zapewnienia zrozumienia przez wnioskodawcę wagi kwestii podnoszonych przez Agencję lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa konieczne jest zharmonizowanie podziału kwestii na kategorie w ramach procesu oceny. Podział na kategorie jest szczególnie istotny wtedy, gdy w procesie uczestniczy kilka krajowych organów ds. bezpieczeństwa. Aby usprawnić proces udzielania zezwoleń dla pojazdów i zmniejszyć obciążenie administracyjne w przypadkach braku mających zastosowanie przepisów krajowych, konsultacje między Agencją a zainteresowanymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla obszaru użytkowania powinny być ograniczone do sprawdzenia prawidłowości specyfikacji danego obszaru użytkowania dla zainteresowanego państwa członkowskiego. Jeśli w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (zwanymi dalej „TSI”) zawarto przepisy szczegółowe, powinna istnieć możliwość, aby obszar użytkowania objął całą sieć UE, a przeprowadzane przez Agencję kontrole powinny być wystarczające.
- (16) Zezwolenia dla pojazdów i typów pojazdów powinny nadal być udzielane zgodnie z art. 54 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797, nie naruszając przepisów art. 21 ust. 12 i art. 24 ust. 3 tej dyrektywy. W przypadku odnowienia albo modernizacji tych pojazdów przepisy niniejszego rozporządzenia należy stosować zgodnie z art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1).

- (17) Zgodnie z art. 54 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797 nowe zasady udzielania zezwoleń mają wejść w życie dnia 16 czerwca 2019 r. Państwa członkowskie mają jednak możliwość powiadomienia Agencji i Komisji zgodnie z art. 57 ust. 2 tej dyrektywy, że przedłużyły okres transpozycji i mogą w rezultacie nadal udzielać zezwoleń dla typu pojazdu lub zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE ⁽¹⁾ do dnia 16 czerwca 2020 r. W okresie od dnia 16 czerwca 2019 r. do dnia 15 czerwca 2020 r. dopuszcza się współistnienie dwóch różnych systemów prawnych, w których funkcjonują różne podmioty udzielające zezwoleń. Należy zatem wyjaśnić, w jaki sposób powinno się stosować nowe zasady jako uzupełnienie poprzedniego systemu, w którym przewidywany obszar użytkowania obejmuje co najmniej jedno z tych państw członkowskich.
- (18) Jeśli krajowy organ ds. bezpieczeństwa uzna, że nie będzie mógł udzielić zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE przed dniem 16 czerwca 2019 r. lub przed dniem 16 czerwca 2020 r. w przypadku państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797, Agencja, działając w charakterze podmiotu udzielającego zezwolenia, powinna przyjąć wyniki oceny krajowego organu ds. bezpieczeństwa w celu uniknięcia dublowania ocen i dodatkowego obciążenia lub opóźnienia dla wnioskodawcy.
- (19) Aby ułatwić wprowadzanie pojazdów do obrotu i zmniejszyć obciążenia administracyjne, zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydane przez Agencję należy uznawać za równoważne zezwoleniu dla typu pojazdu, o którym mowa w art. 26 dyrektywy 2008/57/WE i zezwoleniu na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji, o którym mowa w art. 22 i art. 24 dyrektywy 2008/57/WE.
- (20) W TSI, zgodnie z art. 4 ust. 3 lit. f) dyrektywy (UE) 2016/797, oraz w przepisach krajowych należy przewidzieć stopniowe przejście do nowych zasad ze szczególnym uwzględnieniem projekty na zaawansowanym etapie realizacji określonych w art. 2 ust. 23 dyrektywy (UE) 2016/797.
- (21) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 21 dyrektywy Rady 96/48/WE ⁽²⁾,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ 1

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. W niniejszym rozporządzeniu określono wymogi, do których muszą stosować się:
 - a) wnioskodawca podczas przedkładania za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi określonego w art. 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 wniosku o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;
 - b) Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa podczas rozpatrywania wniosku o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu i podczas udzielania wsparcia przygotowawczego;
 - c) podmiot udzielający zezwolenia podczas podejmowania decyzji o udzieleniu zezwolenia dla typu pojazdu albo zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;
 - d) zarządcy infrastruktury podczas zapewniania warunków do przeprowadzenia testów w swojej sieci lub w swoich sieciach i przekazywania informacji stanowiących podstawę udzielenia zezwolenia dla pojazdu w odniesieniu do obszaru użytkowania.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się, nie naruszając przepisów art. 21 ust. 16 i 17 dyrektywy (UE) 2016/797.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 191 z 18.7.2008 s. 1).

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6).

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „podmiot udzielający zezwolenia” oznacza podmiot udzielający zezwolenia dla typu pojazdu albo zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;
- 2) „zasadnicze cechy konstrukcyjne” oznaczają parametry stosowane do określania typu pojazdu zgodnie z udzielonym zezwoleniem dla typu pojazdu, które są wprowadzone do europejskiego rejestru dopuszczonych typów pojazdów („ERATV”).
- 3) „zarządzanie konfiguracją” oznacza systemowy proces organizacyjny, techniczny i administracyjny obejmujący cały cykl życia pojazdu lub typu pojazdu, który jest realizowany w celu zapewnienia i utrzymania spójności dokumentacji i identyfikowalności zmian, aby zapewnić:
 - a) zgodność ze stosownymi przepisami prawa Unii i przepisami krajowymi;
 - b) kontrolę nad zmianami i ich udokumentowanie w dokumentacjach technicznych lub w dokumentacji towarzyszącej wydanemu zezwoleniu;
 - c) aktualność i dokładność przechowywanych informacji i danych;
 - d) aby właściwe strony otrzymywały, w stosownych przypadkach, powiadomienia o zmianach;
- 4) „data otrzymania wniosku” oznacza:
 - a) jeśli Agencja działa w charakterze podmiotu udzielającego zezwolenia: pierwszy dzień roboczy wspólny dla Agencji i krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla przewidywanego obszaru użytkowania przypadający po potwierdzeniu wpłynięcia wniosku;
 - b) jeśli krajowy organ ds. bezpieczeństwa działa w charakterze podmiotu udzielającego zezwolenia: pierwszy dzień roboczy przypadający w danym państwie członkowskim po potwierdzeniu wpłynięcia wniosku;
- 5) „podmiot zarządzający zmianą” oznacza posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu, dysponenta lub podmiot, któremu powierzono zarządzanie zmianą;
- 6) „posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która złożyła wniosek o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu i uzyskała to zezwolenie albo następcę prawnego takiej osoby;
- 7) „uzasadniona wątpliwość” oznacza kwestię zaklasyfikowaną jako „rodzaj 4” zgodnie z art. 41 ust. 1 lit. d) wraz z uzasadnieniem i dowodami potwierdzającymi, którą podniósł podmiot udzielający zezwolenia lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania w odniesieniu do informacji przedłożonych przez wnioskodawcę we wniosku;
- 8) „krajowy organ ds. bezpieczeństwa właściwy dla obszaru użytkowania” oznacza krajowy organ ds. bezpieczeństwa wykonujący co najmniej jedno z następujących zadań:
 - a) oceny określone w art. 21 ust. 5 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/797;
 - b) konsultacje wymagane na podstawie art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797;
 - c) wydawanie, w razie potrzeby, zezwoleń tymczasowych na wykorzystanie pojazdu do testów w sieci i podejmowanie środków w celu zapewnienia, by testy w sieci mogły się odbywać zgodnie z art. 21 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797;
- 9) „wsparcie przygotowawcze” oznacza etap procedury poprzedzający przedłożenie wniosku o udzielenie zezwolenia, realizowany na życzenie wnioskodawcy;
- 10) „podstawa wsparcia przygotowawczego” oznacza opinię w sprawie dokumentacji wsparcia przygotowawczego wydaną przez podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania;
- 11) „określenie obowiązujących wymogów” oznacza proces identyfikacji, wyznaczania, wdrażania i zatwierdzania wymogów przeprowadzany przez wnioskodawcę mający na celu zapewnienie zgodności ze stosownymi wymogami unijnymi i krajowymi. Określenie obowiązujących wymogów może zostać włączone do procesów opracowywania produktów;

- 12) „bezpieczna integracja” oznacza spełnienie zasadniczego wymagania dotyczącego bezpieczeństwa określonego w załączniku III do dyrektywy (UE) 2016/797 podczas łączenia składników w integralną całość, np. pojazd lub podsystem, oraz zapewniania zgodności technicznej pomiędzy pojazdem i siecią;
- 13) „wariant typu pojazdu” oznacza opcję konfiguracji typu pojazdu zatwierdzoną z chwilą udzielenia pierwszego zezwolenia dla typu pojazdu zgodnie z art. 24 ust. 1 albo zmiany wprowadzone do istniejącego typu pojazdu w czasie jego cyklu życia, które wymagają nowego zezwolenia dla typu pojazdu zgodnie z art. 24 ust. 1 i art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797;
- 14) „wersja typu pojazdu” oznacza opcję konfiguracji typu pojazdu albo wariantu typu pojazdu albo zmiany wprowadzone do istniejącego typu pojazdu albo wariantu typu pojazdu w czasie jego cyklu życia, które odzwierciedlają zasadnicze cechy konstrukcyjne niewymagające nowego zezwolenia dla typu pojazdu zgodnie z art. 24 ust. 1 i art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797;
- 15) „zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu” oznacza decyzję wydaną przez podmiot udzielający zezwolenia w oparciu o wystarczającą pewność, że wnioskodawca i podmioty zaangażowane w projektowanie, produkcję, weryfikację i zatwierdzenie pojazdu wypełnili stosowne obowiązki i zobowiązania w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami określonymi w mającym zastosowanie ustawodawstwie lub zapewnienia zgodności z dopuszczonym typem pojazdu, umożliwiając wprowadzenie pojazdu do obrotu i zapewniając, że pojazd może być bezpiecznie użytkowany w obszarze użytkowania zgodnie z warunkami użytkowania i, w stosownych przypadkach, innymi ograniczeniami określonymi w zezwoleniu dla pojazdu i zezwoleniu dla typu pojazdu;
- 16) „zezwolenie dla typu pojazdu” oznacza decyzję wydaną przez podmiot udzielający zezwolenia w oparciu o wystarczającą pewność, że wnioskodawca i podmioty zaangażowane w projektowanie, produkcję, weryfikację i zatwierdzenie typu pojazdu wypełnili stosowne obowiązki i zobowiązania w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami określonymi w mającym zastosowanie ustawodawstwie, umożliwiając wprowadzenie pojazdu wyprodukowanego zgodnie z dopuszczonym projektem do obrotu i zapewniając, że typ pojazdu może być bezpiecznie użytkowany w obszarze użytkowania zgodnie z warunkami użytkowania pojazdu i, w stosownych przypadkach, innymi ograniczeniami określonymi w zezwoleniu dla typu pojazdu i mającymi zastosowanie do wszystkich pojazdów, na które udzielono zezwolenia dla pojazdu zgodnego z tym typem;
- 17) „odpowiednia data” oznacza dzień 16 czerwca 2019 r., z wyjątkiem tych państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797, że przedłużyły okres transpozycji tej dyrektywy, w którym to przypadku odpowiednią datą jest dzień 16 czerwca 2020 r.

Artykuł 3

Zakres odpowiedzialności wnioskodawcy

Wnioskodawca przedkłada wniosek o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia.

Odpowiedzialnością wnioskodawcy jest zapewnienie, by wszystkie stosowne wymogi określone w mającym zastosowanie ustawodawstwie były zidentyfikowane i spełnione z chwilą złożenia wniosku o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu.

Artykuł 4

Zakres odpowiedzialności podmiotu udzielającego zezwolenia

1. Podmiot udzielający zezwolenia wydaje zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu („zezwolenia”) zgodnie z art. 21, 24 i 25 dyrektywy (UE) 2016/797 oraz przepisami niniejszego rozporządzenia.
2. Na potrzeby udzielenia lub odmowy udzielenia zezwolenia podmiot udzielający zezwolenia:
 - a) koordynuje przydzielanie zadań właściwym stronom i ustanawia uzgodnienia w zakresie koordynacji działań tych stron;
 - b) przeprowadza ocenę dokumentacji wniosku w celu uzyskania wystarczającej pewności, że typ pojazdu lub pojazd jest zgodny z mającymi zastosowanie przepisami prawa;
 - c) przygotowuje, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, dokumentację składającą się z dokumentów potwierdzających, wyników wszelkich istotnych ocen i udokumentowanych powodów decyzji o udzieleniu lub odmowie udzielenia zezwolenia.

3. W przypadku gdy Agencja występuje w charakterze podmiotu udzielającego zezwolenia, koordynuje ona działania krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania związanych z zezwoleniem dla typu pojazdu lub zezwoleniem na wprowadzenie pojazdu do obrotu.
4. Na żądanie wnioskodawcy podmiot udzielający zezwolenia zapewnia wsparcie przygotowawcze.
5. Podmiot udzielający zezwolenia realizuje swoje zadania w sposób otwarty, niedyskryminujący i przejrzysty, w oparciu o profesjonalny osąd oraz w sposób bezstronny i proporcjonalny, a także przedstawia udokumentowane powody każdej decyzji.
6. Podmiot udzielający zezwolenia ustanawia uzgodnienia wewnętrzne albo procedury do celów zarządzania procesem udzielania zezwoleń dla typu pojazdu lub zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu. W tych uzgodnieniach albo procedurach należy uwzględnić porozumienia, o których mowa w art. 21 ust. 14 dyrektywy (UE) 2016/797 i, w stosownych przypadkach, umowy wielostronne, o których mowa w art. 21 ust. 15 dyrektywy (UE) 2016/797.
7. Jeśli wnioskodawca, powołując się na art. 5 ust. 2, wykaże, że wywarło wpływ na ważność zezwolenia dla typu pojazdu, podmiot udzielający zezwolenia aktualizuje odpowiednio ERATV.
8. W przypadkach gdy wnioskodawca wykaże we wniosku, że przewidywany obszar użytkowania pojazdu lub pojazdów albo typu pojazdu obejmuje stacje w sąsiadujących państwach członkowskich o podobnej charakterystyce sieci, a stacje te są położone w pobliżu granicy, to podmiot udzielający zezwolenia musi:
 - a) otrzymać, przed udzieleniem zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia dla pojazdu, od krajowych organów ds. bezpieczeństwa sąsiadujących państw członkowskich potwierdzenie, że spełniono stosowne notyfikowane przepisy krajowe i zobowiązania związane z właściwymi porozumieniami transgranicznymi; oraz
 - b) określić w wydanym zezwoleniu, że zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie dla pojazdu zachowują ważność także w takich stacjach, bez konieczności rozszerzenia obszaru użytkowania.

Artykuł 5

Zakres odpowiedzialności posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu

1. Posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu ponosi odpowiedzialność za zarządzanie konfiguracją typu pojazdu i towarzyszącej dokumentacji zgromadzonej na potrzeby decyzji podjętej zgodnie z art. 46.
2. Nie naruszając przepisów art. 53 i 54, w ramach zarządzania konfiguracją typu pojazdu posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu powiadamia podmiot udzielający zezwolenia, który udzielił zezwolenia dla typu pojazdu, o wszelkich zmianach w innym prawie mających wpływ na ważność zezwolenia dla typu pojazdu.

Artykuł 6

Zakres odpowiedzialności zarządcy infrastruktury

1. Zakres odpowiedzialności zarządcy infrastruktury w obszarze użytkowania, dotyczący zezwoleń dla typu pojazdu lub zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu, na podstawie informacji przedłożonych przez wnioskodawcę zgodnie z art. 18 jest ograniczony do identyfikacji i zapewnienia następujących elementów:
 - a) warunków operacyjnych, w jakich pojazd ma być wykorzystywany do testów w sieci;
 - b) niezbędnych środków w zakresie infrastruktury, które zapewnią bezpieczny i niezawodny przebieg testów w sieci;
 - c) niezbędnych środków w zakresie instalacji infrastruktury umożliwiających przeprowadzenie testów w sieci.
2. Zainteresowani zarządcy infrastruktury dla danego obszaru użytkowania:
 - a) wspierają wnioskodawcę w zakresie warunków wykorzystania pojazdów do testów w sieci;
 - b) w sposób niedyskryminujący przedstawiają informacje o infrastrukturze w zakresie dotyczącym wykorzystania pojazdów do testów w sieci;
 - c) identyfikują i zapewniają, na podstawie informacji przedłożonych przez wnioskodawcę, warunki oraz środki umożliwiające wykorzystanie pojazdów do testów w sieci w terminach określonych w art. 21 ust. 3 i 5 dyrektywy (UE) 2016/797;
 - d) uczestniczą we wsparciu przygotowawczym na mocy porozumienia z wnioskodawcą.

Artykuł 7

Zakres odpowiedzialności krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania

1. Do celów udzielania zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania ponoszą odpowiedzialność za:
 - a) część oceny przypadającą im zgodnie z art. 40;
 - b) wydanie podmiotowi udzielającemu zezwolenia dokumentacji dotyczącej oceny zgodnie z art. 40 ust. 6.
2. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania realizują swoje zadania w sposób otwarty, niedyskryminujący i przejrzysty, w oparciu o profesjonalny osąd oraz w sposób bezstronny i proporcjonalny, a także przedstawiają udokumentowane powody wszelkich wyciągniętych wniosków.
3. Na żądanie wnioskodawcy krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla danego obszaru użytkowania zapewniają wsparcie przygotowawcze.
4. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania przekazują Agencji i wszystkim pozostałym krajowym organom ds. bezpieczeństwa wszelkie informacje wynikające z doświadczenia zgromadzonego w kwestiach technicznych i operacyjnych, które mogą być istotne dla udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, np.:
 - a) informacje otrzymane na podstawie art. 4 ust. 5 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/798;
 - b) informacje o niezgodności z zasadniczymi wymaganiami mogącej skutkować zmianą lub odwołaniem zezwolenia, zgodnie z art. 26 dyrektywy (UE) 2016/797;
 - c) informacje o brakach w TSI zgodnie z art. 6 dyrektywy (UE) 2016/797.
5. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania ustanawiają uzgodnienia wewnętrzne albo procedury mające na celu zarządzanie procesem udzielania zezwoleń dla typu pojazdu lub zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu. W tych uzgodnieniach albo procedurach należy uwzględnić porozumienia, o których mowa w art. 21 ust. 14 dyrektywy (UE) 2016/797 i, w stosownych przypadkach, umowy wielostronne, o których mowa w art. 21 ust. 15 dyrektywy (UE) 2016/797.
6. W stosownych przypadkach, gdy jest to wymagane na mocy krajowych ram prawnych, krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania ustanawiają, publikują i aktualizują wytyczne dotyczące polityki językowej, przepisy dotyczące wymiany informacji i procesu udzielania zezwoleń tymczasowych i nieodpłatnie je udostępniają.

Artykuł 8

Zakres odpowiedzialności Agencji

1. Agencja ustanawia, publikuje i aktualizuje wytyczne opisujące i wyjaśniające wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu oraz nieodpłatnie przekazuje je do wiadomości publicznej we wszystkich językach urzędowych UE. Wytyczne zawierają także wzory przeznaczone dla podmiotu udzielającego zezwolenia i krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania na potrzeby wymiany i rejestrowania informacji, a także wzory wniosku przeznaczone dla wnioskodawcy.
2. Agencja opracowuje protokół i procedury rejestrowania i wymiany informacji, o których mowa w art. 7 ust. 4. Dostęp do istotnych informacji mogą uzyskać inne zainteresowane strony lub strony, których to dotyczy, pod warunkiem zachowania poufności tych informacji.

Artykuł 9

Użytkowanie dopuszczonego pojazdu

Po przeprowadzeniu kontroli określonych w art. 23 dyrektywy (UE) 2016/797 przedsiębiorstwo kolejowe albo zarządca infrastruktury może użytkować pojazd w obszarze użytkowania zgodnie z warunkami użytkowania pojazdu i z poszanowaniem wszelkich ograniczeń określonych w zezwoleniu dla typu pojazdu lub zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu.

Artykuł 10**Język**

1. W przypadku wnioskowania o wydanie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu na podstawie przepisów art. 21 ust. 5–7 dyrektywy (UE) 2016/797 wnioskodawca:
 - a) składa wniosek i dokumentację towarzyszącą wnioskowi w jednym z języków urzędowych UE;
 - b) na żądanie zapewnia tłumaczenie części dokumentacji towarzyszącej wnioskowi, zgodnie z pkt 2.6 załącznika IV do dyrektywy (UE) 2016/797. W takim wypadku stosowany język jest określany przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa i podawany w wytycznych, o których mowa w art. 7 ust. 6.
2. Wszelkie decyzje Agencji dotyczące udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, w tym udokumentowane powody decyzji oraz, w stosownych przypadkach, wydane zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu są sporządzane w języku określonym w ust. 1 lit. a).

Artykuł 11**Proces udzielania zezwoleń dla tramwajów dwusystemowych w jednolitym europejskim obszarze kolejowym**

1. Na potrzeby udzielenia zezwolenia dla typu tramwaju dwusystemowego lub zezwolenia na wprowadzenie do obrotu tramwaju dwusystemowego przeznaczonego do eksploatacji w systemie kolei Unii, nie naruszając przepisów art. 1 dyrektywy (UE) 2016/797, oraz jeżeli do danego tramwaju dwusystemowego lub typu tramwaju dwusystemowego nie ma zastosowania żadna techniczna specyfikacja interoperacyjności („TSI”) określona w art. 1 ust. 5 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/797, państwa członkowskie mogą stosować procedurę przewidzianą w ich krajowych ramach prawnych dotyczącą zezwoleń dla typu tramwaju dwusystemowego lub zezwoleń na wprowadzenie tramwaju dwusystemowego do obrotu. W takich przypadkach wnioskodawca odwołuje się do krajowych ram prawnych danego państwa członkowskiego dotyczących obowiązującej procedury udzielania zezwoleń dla typu tramwaju dwusystemowego lub zezwoleń na wprowadzenie tramwaju dwusystemowego do obrotu.
2. W przypadku zezwoleń dla typu tramwaju dwusystemowego lub zezwoleń na wprowadzenie tramwaju dwusystemowego do obrotu w systemie kolei Unii udzielanych na potrzeby ruchu transgranicznego oraz gdy nie istnieją TSI mające zastosowanie do danego typu tramwaju dwusystemowego wnioskodawca zwraca się do podmiotów udzielających zezwolenia wyznaczonych przez zainteresowane państwa członkowskie, które współpracują w celu udzielenia zezwolenia dla typu tramwaju dwusystemowego lub zezwolenia na wprowadzenie tramwaju dwusystemowego do obrotu.
3. W innych przypadkach tramwajom dwusystemowym i typom tramwajów dwusystemowych objętym zakresem dyrektywy (UE) 2016/797 udziela się zezwolenia zgodnie z procedurą określoną w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 12**Porozumienia transgraniczne**

1. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa podają do wiadomości publicznej na swoich stronach internetowych procedurę obowiązującą odnośnie do porozumień transgranicznych dotyczących zezwoleń obejmujących stacje w sąsiadujących państwach członkowskich zgodnie z art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797; informacje te obejmują w szczególności:
 - a) wszelkie obowiązujące i mogące mieć zastosowanie porozumienia transgraniczne zawarte między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa;
 - b) procedurę obowiązującą w przypadku braku takich porozumień transgranicznych.
2. W przypadku porozumień transgranicznych dotyczących procesu wydawania zezwoleń obejmujących stacje w sąsiadujących państwach członkowskich zgodnie z art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797 krajowe organy ds. bezpieczeństwa określają obowiązującą procedurę i przedstawiają przynajmniej poniższe szczegółowe informacje:
 - a) etapy procedury;
 - b) terminy;
 - c) zakres techniczny i geograficzny;

- d) role i zadania zainteresowanych stron; oraz
- e) uzgodnienia praktyczne dotyczące konsultacji z właściwymi stronami.

ROZDZIAŁ 2

PRZYGOTOWANIE WNIOSKU

Artykuł 13

Określenie obowiązujących wymogów

1. Zgodnie z ogólnym celem zarządzania zidentyfikowanym ryzykiem i ograniczaniem go do dopuszczalnego poziomu wnioskodawca, przed przedłożeniem wniosku, realizuje proces określenia obowiązujących wymogów, w ramach którego wszystkie niezbędne wymogi dotyczące projektu pojazdu w całym jego cyklu życia muszą zostać:
 - a) odpowiednio zidentyfikowane;
 - b) przypisane do funkcji albo podsystemów bądź zawarte w warunkach użytkowania lub innych ograniczeniach; oraz
 - c) wdrożone i zweryfikowane.
2. Określenie obowiązujących wymogów przez wnioskodawcę obejmuje w szczególności następujące wymogi:
 - a) zasadnicze wymagania dotyczące podsystemów określone w art. 3 i wyszczególnione w załączniku III do dyrektywy (UE) 2016/797;
 - b) zgodność techniczną podsystemów w obrębie pojazdu;
 - c) bezpieczną integrację podsystemów w obrębie pojazdu; oraz
 - d) zgodność techniczną pojazdu z siecią w obszarze użytkowania.
3. Wnioskodawca stosuje proces zarządzania ryzykiem określony w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 ⁽¹⁾ jako metodologię określania obowiązujących wymogów odnośnie do zasadniczych wymagań „bezpieczeństwa” dla pojazdu i podsystemów oraz bezpiecznej integracji podsystemów, dla aspektów nieobjętych TSI i przepisami krajowymi.

Artykuł 14

Określenie właściwego rodzaju zezwolenia

1. Wnioskodawca określa i dokonuje wyboru właściwego rodzaju zezwolenia spośród poniższych:
 - a) pierwsze zezwolenie: zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydane przez podmiot udzielający zezwolenia dla nowego typu pojazdu, w tym – jeśli dotyczy – wariantów lub wersji oraz, w stosownych przypadkach, pierwszego pojazdu danego typu, zgodnie z art. 21 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797;
 - b) odnowienie zezwolenia dla typu pojazdu: odnowienie zezwolenia dla typu pojazdu zgodnie z art. 24 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797, które nie wymaga zmiany projektu typu pojazdu;
 - c) rozszerzenie obszaru użytkowania: zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydane przez właściwy podmiot udzielający zezwolenia dla dopuszczonego typu pojazdu lub pojazdu w celu rozszerzenia obszaru użytkowania bez zmiany projektu, zgodnie z art. 21 ust. 13 dyrektywy (UE) 2016/797;
 - d) nowe zezwolenie: zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydane przez podmiot udzielający zezwolenia po zmianie dopuszczonego pojazdu lub typu pojazdu zgodnie z art. 21 ust. 12 lub art. 24 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797;
 - e) zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem: zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdu albo serii pojazdów zgodnych z dopuszczonym i ważnym typem pojazdu na podstawie deklaracji zgodności z tym typem, na podstawie art. 25 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797. W stosownych przypadkach należy wyraźnie określić wersję typu pojazdu lub wariant typu pojazdu, z którymi pojazd albo seria pojazdów są zgodne.
2. W przypadku zezwoleń dla typu pojazdu na podstawie lit. c)–d) wnioskodawca, o ile jest posiadaczem zezwolenia dla istniejącego typu pojazdu, decyduje o tym, czy skutkiem zezwolenia będzie stworzenie:
 - a) nowego typu pojazdu; czy

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz.U. L 121 z 3.5.2013, s. 8).

b) nowego wariantu typu pojazdu w obrębie istniejącego typu pojazdu stanowiącego podstawę jego opracowania.

Jeśli wnioskodawca nie jest posiadaczem zezwolenia dla istniejącego typu pojazdu, skutkiem zezwolenia jest stworzenie nowego typu pojazdu zgodnie z art. 15 ust. 4.

3. Wnioskodawca może połączyć:

- a) wniosek o udzielenie nowego zezwolenia z wnioskiem o udzielenie zezwolenia na rozszerzenie obszaru użytkowania; lub
- b) wniosek o udzielenie pierwszego zezwolenia z wnioskiem o udzielenie zezwolenia dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem.

Połączony wniosek podlega terminom określonym w art. 34 ust. 1 i 2. W stosownych przypadkach na jego podstawie podmiot udzielający zezwolenia może wydać kilka decyzji o udzieleniu zezwolenia.

Artykuł 15

Zmiany do dopuszczonego typu pojazdu

1. Wszelkie zmiany wprowadzane do dopuszczonego typu pojazdu podlegają analizie i są klasyfikowane jako tylko jedna z poniższych zmian, a zezwoleń dla tych zmian udziela się zgodnie z poniższą procedurą:

- a) zmiana, która nie zawiera różnic względem dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji WE na potrzeby weryfikacji podsystemów. W takim przypadku nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia weryfikacji przez jednostkę oceniającą zgodność, a pierwotne deklaracje WE weryfikacji podsystemów i zezwolenie dla typu pojazdu zachowują ważność i nie ulegają zmianie;
- b) zmiana, która zawiera różnice względem dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji WE na potrzeby weryfikacji podsystemów, w przypadku których może się okazać konieczne przeprowadzenie nowych kontroli, a zatem także weryfikacji zgodnie z mającymi zastosowanie modułami oceny zgodności, lecz nie ma wpływu na zasadnicze cechy konstrukcyjne typu pojazdu i nie wiąże się z koniecznością uzyskania nowego zezwolenia według kryteriów określonych w art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797;
- c) zmiana zasadniczych cech konstrukcyjnych typu pojazdu, która nie wiąże się z koniecznością uzyskania nowego zezwolenia według kryteriów określonych w art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797;
- d) zmiana, która wiąże się z koniecznością uzyskania nowego zezwolenia według kryteriów określonych w art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797.

2. Jeśli zmiana podlega ust. 1 lit. b) lub c), dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji WE na potrzeby weryfikacji podsystemów jest aktualizowana, a posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu zachowuje do wglądu istotne informacje i udostępnia je na żądanie podmiotu udzielającego zezwolenia lub krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania.

3. W przypadku zmiany podlegającej ust. 1 lit. c) posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu tworzy nową wersję typu pojazdu albo nową wersję wariantu typu pojazdu i przekazuje istotne informacje podmiotowi udzielającemu zezwolenia. Podmiot udzielający zezwolenia dokonuje rejestracji nowej wersji typu pojazdu albo nowej wersji wariantu typu pojazdu w rejestrze ERATV zgodnie z art. 50.

4. Jeśli podmiot zarządzający zmianą nie jest posiadaczem zezwolenia dla typu pojazdu i zmiany wprowadzane do istniejącego typu pojazdu zaklasyfikowano jako zmiany określone w ust. 1 lit. b), c) lub d), zastosowanie mają poniższe przepisy:

- a) tworzony jest nowy typ pojazdu;
- b) podmiot zarządzający zmianą staje się wnioskodawcą; oraz
- c) wniosek o udzielenie zezwolenia dla nowego typu pojazdu można sporządzić w oparciu o istniejący typ pojazdu, a wnioskodawca może wybrać stosowny rodzaj zezwolenia określony w art. 14 ust. 1 lit. d).

Artykuł 16

Wprowadzanie zmian do dopuszczonego pojazdu

1. Zmiany wprowadzane do dopuszczonego pojazdu, które są powiązane z wymianą w ramach utrzymania i ograniczone do wymiany części na inne części o identycznych funkcjach i osiąгах w ramach utrzymania prewencyjnego lub naprawczego pojazdu, nie wymagają uzyskania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu.

2. Wszelkie inne zmiany wprowadzane do pojazdu poddawane są analizie i są klasyfikowane zgodnie z art. 15 ust. 1.

3. Jeśli zmiana podlega art. 15 ust. 1 lit. d), podmiot zarządzający zmianą składa wniosek o udzielenie nowego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. d).
4. Jeśli podmiot zarządzający zmianami zaklasyfikowanymi zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. b) i c) wprowadzanymi do dopuszczonego pojazdu nie jest posiadaczem zezwolenia dla typu pojazdu:
 - a) dokonuje oceny różnic względem dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji WE na potrzeby weryfikacji podsystemów;
 - b) ustala, że nie zostało spełnione żadne z kryteriów określonych w art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797;
 - c) aktualizuje dokumentację techniczną towarzyszącą deklaracji WE na potrzeby weryfikacji podsystemów;
 - d) powiadamia podmiot udzielający zezwolenia o zmianach.

Przepisy te stosuje się do pojazdu lub szeregu identycznych pojazdów.

W terminie 4 miesięcy podmiot udzielający zezwolenia może wydać uzasadnioną decyzję, w której żąda złożenia wniosku o udzielenie zezwolenia, w przypadku nieprawidłowego określenia kategorii lub niewystarczająco uzasadnionych informacji.

5. Każda zmiana pojazdu podlega zarządzaniu konfiguracją na odpowiedzialność dysponenta lub podmiotu, któremu powierzono zarządzanie konfiguracją.

Artykuł 17

Określenie obowiązujących przepisów, w tym niestosowanie TSI

1. Na podstawie wybranego rodzaju zezwolenia zgodnie z art. 14 i procedurą określenia obowiązujących wymogów przewidzianą w art. 13 wnioskodawca określa wszelkie mające zastosowanie przepisy, w szczególności TSI i przepisy krajowe.

Wnioskodawca konsultuje także i uwzględnia listę braków w TSI publikowaną na stronie internetowej Agencji.

W takim przypadku wnioskodawca określa opublikowane przez Agencję akceptowalne sposoby spełnienia wymagań, które należy stosować w związku z TSI mającymi zastosowanie do procesu udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu w zakresie zapewniania zgodności z TSI.

2. Wnioskodawca określa wszelkie przypadki, w których należy powstrzymać się od stosowania TSI, i przedkłada wniosek zainteresowanym państwom członkowskim zgodnie z przepisami art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797. W przypadkach gdy niestosowanie TSI dotyczy pojazdów w obszarze użytkowania obejmującym więcej niż jedno państwo członkowskie, podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania mają obowiązek koordynowania z wnioskodawcą alternatywnych środków podejmowanych w celu wspierania końcowej interoperacyjności projektu.

3. Jeśli w nowej wersji TSI określono środki przejściowe, to – o ile nowa wersja wyraźnie na to zezwala – wnioskodawca może dokonać wyboru wymogów z tej nowej wersji TSI już w okresie przejściowym.

4. W przypadkach gdy wybrane zostaną wymogi zawarte w nowszej wersji TSI zgodnie z ust. 3, zastosowanie mają poniższe przepisy:

- a) wnioskodawca może dokonać wyboru obowiązujących wymogów z różnych wersji TSI i ma obowiązek:
 - (i) uzasadnić i udokumentować spójność zestawów wymogów wybranych z różnych wersji TSI, które mają być stosowane;
 - (ii) określić częściowy wybór wymogów z różnych wersji TSI we wniosku o udzielenie zezwolenia zgodnie z załącznikiem I;
 - (iii) jeśli istnieje podstawa wsparcia przygotowawczego i w razie potrzeby, wnioskodawca przedkłada podmiotowi udzielającemu zezwolenia wniosek o zmianę lub aktualizację tej podstawy wsparcia przygotowawczego na potrzeby stosowania danych TSI, zgodnie z przepisami art. 24 ust. 4.

- b) oceniając wniosek, podmiot udzielający zezwolenia sprawdza kompletność wymogów TSI przedłożonych przez wnioskodawcę;
 - c) wnioskodawca nie ma obowiązku składania wniosku o niestosowanie TSI na podstawie art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797 w odniesieniu do tych wymogów.
5. O ile tak określono w prawodawstwie danego państwa członkowskiego, wnioskodawca może dokonać wyboru wymogów z różnych przepisów krajowych w taki sam sposób, jak określono w ust. 3 dla TSI.
6. W oczekiwaniu na przyjęcie tych TSI wnioskodawca i jednostka notyfikowana lub jednostki notyfikowane mogą stosować akceptowalne sposoby spełnienia wymagań, o których mowa w art. 6 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797 w ramach weryfikacji zgodności WE.
7. Wnioskodawca i jednostka wyznaczona lub jednostki wyznaczone mogą stosować akceptowalne krajowe sposoby spełnienia wymagań określone w art. 13 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 w ramach wykazywania zgodności z przepisami krajowymi.

Artykuł 18

Określanie i definiowanie niezbędnych środków umożliwiających użytkowanie pojazdów do celów testów na sieci

Na podstawie przepisów krajowych dotyczących testów wnioskodawca określa i definiuje niezbędne środki umożliwiające użytkowanie pojazdów do celów testów na sieci.

Artykuł 19

Tymczasowe zezwolenie na użytkowanie pojazdów do celów testów na sieci

1. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa może wydać tymczasowe zezwolenie na użytkowanie pojazdów do celów testów na sieci, pod warunkiem że takie zezwolenie jest wymagane i określone w krajowych ramach prawnych danego państwa członkowskiego.
2. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa oceniające wnioski o udzielenie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdów do celów testów na sieci dokonują oceny wniosków zgodnie ze stosownymi krajowymi ramami prawnymi.

Artykuł 20

Określenie zamierzonych warunków użytkowania pojazdu i innych ograniczeń

Wnioskodawca określa zamierzone warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia związane z typem pojazdu.

Artykuł 21

Określenie ocen zgodności

Wnioskodawca określa niezbędne oceny zgodności zgodnie z przepisami załącznika IV do dyrektywy (UE) 2016/797.

ROZDZIAŁ 3

WSPARCIE PRZYGOTOWAWCZE

Artykuł 22

Wsparcie przygotowawcze

1. Na wniosek wnioskodawcy podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania rozpatrują wnioski o wsparcie przygotowawcze w celu wyznaczenia podstawy wsparcia przygotowawczego przed złożeniem wniosku o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Wnioskodawca formalnie przedkłada wniosek o wsparcie przygotowawcze za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi; do wniosku należy dołączyć dokumentację zawierającą co najmniej wymagane informacje określone w art. 23.
2. Od wydania opinii, o której mowa w art. 24 ust. 2, do złożenia przez wnioskodawcę wniosku o zezwolenie dla typu pojazdu lub o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu nie może upłynąć więcej niż 84 miesiące.

3. Dokonany przez wnioskodawcę wybór podmiotu udzielającego zezwolenia, który ma zapewnić wsparcie przygotowawcze, obowiązuje do:
 - a) daty złożenia przez wnioskodawcę danego wniosku o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;
 - b) terminu od wydania opinii, o której mowa w art. 24 ust. 2, do złożenia przez wnioskodawcę wniosku o zezwolenie dla typu pojazdu lub o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu określonego w ust. 2; lub
 - c) daty złożenia przez wnioskodawcę wniosku o zakończenie wsparcia przygotowawczego.
4. Jeśli w trakcie wsparcia przygotowawczego wnioskodawca zamierza dokonać zmiany podmiotu udzielającego zezwolenia, składa wniosek o zakończenie istniejącego wsparcia przygotowawczego. Następnie wnioskodawca może przedłożyć nowy wniosek o wsparcie przygotowawcze nowemu podmiotowi udzielającemu zezwolenia.
5. Wnioskodawca może złożyć wniosek o zezwolenie za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi w dowolnym terminie w trakcie procesu wsparcia przygotowawczego. W takim przypadku następuje zakończenie fazy wsparcia przygotowawczego.
6. W przypadku wsparcia przygotowawczego należy stosować przepisy art. 41 dotyczące określenia i podziału kwestii na kategorie w celu śledzenia kwestii zgłaszanych wnioskodawcy przez podmiot udzielający zezwolenia oraz, w stosownych przypadkach, zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania.

Artykuł 23

Dokumentacja wsparcia przygotowawczego

Dokumentacja wsparcia przygotowawczego towarzysząca wnioskowi o wsparcie przygotowawcze zawiera:

- a) opis typu pojazdu lub pojazdu, dla którego wnioskodawca zamierza uzyskać zezwolenie, w tym – w stosownych przypadkach – warianty lub wersje, o których dopuszczenie wnioskodawca zamierza się ubiegać, oraz opis zadań i działań niezbędnych, by je opracować;
- b) informację o wybranym przez wnioskodawcę podmiocie udzielającym zezwolenia i rodzaju lub rodzajach zezwoleń na podstawie art. 14;
- c) określenie przewidywanego obszaru użytkowania;
- d) określenie przewidywanych warunków użytkowania pojazdu i innych ograniczeń określonych na podstawie art. 20;
- e) plan wnioskodawcy dotyczący jego części procesu udzielania zezwolenia dla pojazdu, w tym – w stosownych przypadkach – plan obejmujący testy na sieci;
- f) określenie metody przeprowadzania procesu określania obowiązujących wymogów zgodnie z art. 13;
- g) wykaz przepisów i wymogów określonych przez wnioskodawcę jako obowiązujące zgodnie z art. 17–18;
- h) wykaz ocen zgodności określonych na podstawie art. 21, w tym mających zastosowanie modułów i informację o stosowaniu pośredniego potwierdzenia weryfikacji, w stosownych przypadkach;
- i) opis uzgodnień praktycznych mających zastosowanie do użytkowania pojazdów do celów testów na sieci, w stosownych przypadkach;
- j) wykaz składających się na dokumentację dokumentów, które wnioskodawca przewiduje przedłożyć podmiotowi udzielającemu zezwolenia i zainteresowanym krajowym organom ds. bezpieczeństwa właściwym dla obszaru użytkowania w celu uzyskania zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;
- k) propozycję języka, w jakim ma być prowadzony proces udzielania zezwolenia dla pojazdu, zgodnie z art. 10;
- l) opis ustaleń organizacyjnych wnioskodawcy dotyczących jego części procesu udzielania zezwolenia dla pojazdu, w tym m.in. dane kontaktowe wnioskodawcy, dane osób odpowiedzialnych za kontakty, wnioski o ustanowienie koordynacji i wyznaczenie spotkań z podmiotem udzielającym zezwolenia i zainteresowanymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla obszaru użytkowania.

Artykuł 24

Podstawa wsparcia przygotowawczego

1. W terminie jednego miesiąca od daty otrzymania wniosku o wsparcie przygotowawcze podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania powiadamiają wnioskodawcę o kompletności dokumentacji wsparcia przygotowawczego albo zwracają się o przedłożenie istotnych informacji uzupełniających w odpowiednim terminie.

2. Jeśli wnioskodawca zostaje powiadomiony o kompletności złożonej dokumentacji, podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania wydają za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi opinię w sprawie podejścia proponowanego przez wnioskodawcę we wniosku o wsparcie przygotowawcze nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od potwierdzenia, że dokumentacja jest kompletna. Wydana opinia ustanawia podstawę wsparcia przygotowawczego, w tym określa wersję TSI i przepisy krajowe, które należy stosować odnośnie do późniejszego wniosku o udzielenie zezwolenia, nie naruszając przepisów ust. 4.

3. W podstawie wsparcia przygotowawczego należy zgodnie z art. 10 określić, który język ma być stosowany.

4. W przypadku zmian mających wpływ na dokumentację wsparcia przygotowawczego, które to zmiany są istotne dla podstawy wsparcia przygotowawczego, wnioskodawca przedkłada zmieniony i zaktualizowany wniosek o wsparcie przygotowawcze uwzględniający wyłącznie zmiany i ich interfejsy z częściami niezmienionymi. Może to nastąpić w poniższych sytuacjach:

- a) zmiany w projekcie lub metodzie oceny wynikające z najważniejszych kwestii bezpieczeństwa;
- b) zmiany wymogów prawnych unieważniające podstawę wsparcia przygotowawczego; lub
- c) wszelkie zmiany wprowadzone dobrowolnie przez wnioskodawcę.

5. W ciągu miesiąca podmiot udzielający zezwolenia i, w stosownych przypadkach, stosowne krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania dokonują przeglądu zmienionego i zaktualizowanego wniosku o wsparcie przygotowawcze i wydają w tej sprawie opinię, którą wprowadzają do zmienionej i zaktualizowanej podstawy wsparcia przygotowawczego.

ROZDZIAŁ 4

OCENA ZGODNOŚCI

Artykuł 25

Ocena zgodności

Każda jednostka oceniająca zgodność ponosi odpowiedzialność za skompletowanie dokumentów i sporządzenie wszelkich niezbędnych sprawozdań dotyczących ocen zgodności przeprowadzonych przez nią na podstawie art. 26.

Artykuł 26

Dokonywanie weryfikacji i ustalenia dowodów

- 1. Stosownie do rodzaju zezwolenia wnioskodawca przeprowadza niezbędne kontrole w celu ustalenia dowodów, o których mowa w załączniku I.
- 2. Podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania nie nakładają wymogów dotyczących dowodów, które należy przedstawić w dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji WE weryfikacji podsystemów, lecz w przypadku uzasadnionej wątpliwości mogą zażądać, aby wnioskodawca dokonał dodatkowych weryfikacji.

Artykuł 27

Usuwanie niezgodności

- 1. Wnioskodawca usuwa niezgodności z TSI lub wymaganiami zawartymi w przepisach krajowych, o ile nie zwolniono go z obowiązku stosowania TSI zgodnie z art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797. Powyższe można stosować odpowiednio do przepisów krajowych, o ile dopuszcza się to na mocy krajowych ram prawnych danego państwa członkowskiego.
- 2. Aby zredukować występującą niezgodność, wnioskodawca może, alternatywnie, wykonać co najmniej jedno z poniższych działań:
 - a) zmienić projekt; w tym przypadku proces rozpoczyna się na nowo od etapu określenia obowiązujących wymogów przewidzianego w art. 13 i obejmuje wyłącznie zmodyfikowane elementy oraz elementy, na które wpływ ma dana zmiana;
 - b) określić warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia zgodnie z art. 20; w takim przypadku wnioskodawca definiuje warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia, a ich sprawdzenia dokonuje właściwa jednostka oceniająca zgodność.
- 3. Warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia proponowane przez wnioskodawcę na podstawie art. 20 w celu usunięcia niezgodności muszą opierać się na niezbędnych ocenach zgodności przeprowadzonych na podstawie art. 25.

ROZDZIAŁ 5

PRZEDŁOŻENIE WNIOSKU*Artykuł 28***Ustalenie dowodów dotyczących wniosku**

Wnioskodawca ubiegający się o zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu ustala dowody dotyczące wniosku:

- a) kompletując deklaracje WE weryfikacji podsystemów, z których składa się pojazd, i w dokumentacji technicznej towarzyszących deklaracji WE przedstawiając dowody w postaci wniosków z ocen zgodności przeprowadzonych po określeniu dokonanych na podstawie art. 21;
- b) zapewniając objęcie interfejsów podsystemów, które nie są zdefiniowane w TSI lub w przepisach krajowych, procesem określenia obowiązujących wymogów przewidzianym w art. 13 i ich zgodność z zasadniczymi wymaganiami określonymi w art. 3 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797.

*Artykuł 29***Kompletowanie dokumentacji towarzyszącej wnioskowi**

1. Wnioskodawca w zorganizowany sposób przygotowuje i kompletuje wymaganą zawartość dokumentacji, która ma zostać załączona do wniosku, zgodnie z załącznikiem I.
2. Na potrzeby zezwolenia, o którym mowa w art. 14 ust. 1 lit. b), c), d) i e), wnioskodawca sprawdza ważność aktualnego zezwolenia dla typu pojazdu.
3. Na potrzeby zezwolenia określonego w art. 14 ust. 1 lit. c) i d) wnioskodawca przedkłada podmiotowi udzielającemu zezwolenia dokumentację niezbędną do wydania decyzji przez ten podmiot, w tym – jeżeli są one dostępne – wszelkie dokumenty załączone do dokumentacji przedłożonej na potrzeby uzyskania poprzedniego zezwolenia.

*Artykuł 30***Zawartość i kompletność wniosku**

1. Podmiot udzielający zezwolenia oraz, w stosownych przypadkach, zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania uznają wniosek za kompletny, pod warunkiem że zawiera on informacje określone w załączniku I.
2. Przepisy poniższych liter mają zastosowanie do zezwolenia zaklasyfikowanego jako rozszerzenie obszaru użytkowania, o którym mowa w art. 14 ust. 1 lit. c):
 - a) dokumentacja, którą wnioskodawca załącza do pełnej pierwotnej dokumentacji towarzyszącej decyzji wydanej zgodnie z art. 46, ogranicza się do aspektów dotyczących właściwych przepisów krajowych i zgodności technicznej między pojazdem a siecią w zakresie rozszerzonego obszaru użytkowania;
 - b) jeżeli pierwotne zezwolenie dla typu pojazdu obejmowało przypadki niestosowania TSI, wnioskodawca załącza właściwe decyzje w sprawie niestosowania TSI zgodnie z art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797 w odniesieniu do rozszerzonego obszaru użytkowania do pierwotnej pełnej dokumentacji towarzyszącej decyzji wydanej zgodnie z art. 46;
 - c) w przypadku pojazdów lub typów pojazdów dopuszczonych na mocy dyrektywy 2008/57/WE lub wcześniej informacje, które wnioskodawca uwzględnia w pierwotnej dokumentacji, dotyczące aspektów opisanych w lit. a) obejmują również mające zastosowanie przepisy krajowe.

*Artykuł 31***Złożenie wniosku o zezwolenie za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi**

1. Wnioskodawca składa formalnie za pośrednictwem pojedynczego punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796, wniosek o zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu i musi on zawierać informacje określone w załączniku I.
2. Składając wniosek o zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu, wnioskodawca wybiera podmiot udzielający zezwolenia zgodnie z art. 21 ust. 5 i 8 dyrektywy (UE) 2016/797.

3. Dokonany przez wnioskodawcę wybór podmiotu udzielającego zezwolenia pozostaje wiążący do czasu podjęcia decyzji o wydaniu zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu bądź decyzji o odrzuceniu wniosku przez podmiot udzielający zezwolenia lub do chwili, w której wnioskodawca wycofa wniosek.
4. Dokumentację wnioskodawcy przekazuje się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi do zainteresowanych krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania.

ROZDZIAŁ 6

PRZETWARZANIE WNIOSKU

Artykuł 32

Kontrola kompletności wniosku

1. Podmiot udzielający zezwolenia sprawdza kompletność informacji i dokumentacji przekazanych przez wnioskodawcę we wniosku zgodnie z art. 30.
2. Zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania:
 - a) sprawdzają, czy obszar użytkowania jest prawidłowo określony;
 - b) podnoszą wszelkie zastrzeżenia dotyczące kompletności informacji i dokumentacji przekazanych na potrzeby oceny mających zastosowanie przepisów krajowych zgodnie z załącznikiem III.
3. Kontrola kompletności, o której mowa w ust. 1 i 2, oznacza weryfikację przeprowadzoną przez podmiot udzielający zezwolenia oraz zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania, której celem jest stwierdzenie, czy:
 - a) wnioskodawca przekazał we wniosku o zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wszystkie wymagane informacje i dokumenty, o których mowa w art. 30;
 - b) przekazane informacje i dokumentacja uznawane są za odpowiednie do przeprowadzenia przez podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania ocen zgodnie z art. 38–40.

Artykuł 33

Potwierdzenie złożenia wniosku

1. Punkt kompleksowej obsługi generuje automatyczne potwierdzenie odbioru wniosku dla wnioskodawcy.
2. Ocena wniosku rozpoczyna się od daty otrzymania wniosku.

Artykuł 34

Termin przeprowadzenia oceny wniosku

1. Podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania oceniają, każde we własnym zakresie, kompletność wniosku zgodnie z art. 32 w terminie jednego miesiąca od daty otrzymania wniosku. Podmiot udzielający zezwolenia informuje wnioskodawcę o wynikach oceny.
2. Jeżeli wnioskodawca otrzymuje informację, że przekazana przez niego dokumentacja jest kompletna, ostateczną decyzję o wydaniu zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu podejmuje się nie później niż w terminie czterech miesięcy od potwierdzenia, że dokumentacja jest kompletna.
3. Podmiot udzielający zezwolenia wydaje decyzję w terminie jednego miesiąca od daty otrzymania wniosku w przypadku zezwolenia dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. e).
4. Jeżeli wnioskodawca otrzymuje informację, że dokumentacja jest niekompletna, ostateczną decyzję o wydaniu zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu podejmuje się nie później niż w terminie czterech miesięcy od przekazania brakujących informacji przez wnioskodawcę, chyba że wniosek zawiera zasadnicze braki, w którym to przypadku musi zostać odrzucony.
5. W trakcie procesu oceny, nawet jeżeli wniosek jest kompletny zgodnie z ust. 2, podmiot udzielający zezwolenia lub zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania mogą w dowolnym momencie zażądać informacji uzupełniających, wyznaczając odpowiedni termin na ich przekazanie, bez zawieszania procesu oceny, chyba że mają zastosowanie przepisy ust. 6.

6. W przypadku wyrażenia przez podmiot udzielający zezwolenia lub zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania uzasadnionej wątpliwości oraz żądania od wnioskodawcy informacji uzupełniających podmiot udzielający zezwolenia może zawiesić proces oceny oraz w należycie zarejestrowanej umowie z wnioskodawcą przedłużyć termin wskazany w art. 21 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797. Termin przekazania informacji uzupełniających musi być proporcjonalny do trudności związanych z przekazaniem tych informacji przez wnioskodawcę. Ocena i terminy ulegają wznowieniu po przekazaniu przez wnioskodawcę żądanych informacji. W przypadku braku umowy z wnioskodawcą podmiot udzielający zezwolenia lub zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania podejmują decyzję w oparciu o dostępne informacje.

Artykuł 35

Komunikacja podczas oceny wniosku

1. W sprawie wszelkich kwestii, o których mowa w art. 41, podmiot udzielający zezwolenia, zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania i wnioskodawca komunikują się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.
2. Wnioskodawca jest informowany o statusie wszystkich etapów procesu udzielania zezwolenia dla pojazdu, decyzji dotyczącej wniosku oraz udokumentowanych powodach tej decyzji za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.
3. W wytycznych Agencji oraz krajowych organów ds. bezpieczeństwa zawarte są ustalenia dotyczące komunikacji pomiędzy tymi podmiotami oraz komunikacji z wnioskodawcą.

Artykuł 36

Zarządzanie informacjami w związku z oceną wniosku

1. Podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania rejestrują w punkcie kompleksowej obsługi wyniki etapów procesu udzielania zezwolenia dla pojazdu, w których biorą udział, każde odpowiednio do swojej części oceny, z uwzględnieniem wszelkich dokumentów związanych z wnioskiem i dotyczących:
 - a) odbioru;
 - b) przetwarzania;
 - c) oceny;
 - d) konkluzji z oceny wniosku zgodnie z art. 45;
 - e) ostatecznej decyzji o wydaniu lub odmowie wydania zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;
 - f) dokumentacji końcowej udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z art. 47.
2. Wnioskodawcę informuje się o ostatecznej decyzji o wydaniu lub odmowie wydania zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.
3. W odniesieniu do dokumentów wymienionych w ust. 1 podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania stosują proces kontroli dokumentów zapewniany przez punkt kompleksowej obsługi.
4. W przypadku gdy krajowe organy ds. bezpieczeństwa korzystają z systemu zarządzania informacjami do celów rozpatrywania wniosków, które są do nich kierowane, przekazują wszystkie istotne informacje do punktu kompleksowej obsługi.

Artykuł 37

Koordinacja pomiędzy podmiotem udzielającym zezwolenia a zainteresowanymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla obszaru użytkowania w kontekście oceny wniosku

1. Na potrzeby dokonania oceny wniosku zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania planują, organizują i uzgadniają niezbędne ustalenia w celu uwzględnienia klasyfikacji przepisów krajowych oraz wzajemnej akceptacji, o której mowa w art. 14 ust. 10 dyrektywy (UE) 2016/797. Podmiot udzielający zezwolenia i wnioskodawcę informuje się o uzgodnionych ustaleniach na potrzeby oceny wniosku.

2. Podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania koordynują ze sobą działania w celu rozwiązania wszelkich problemów, w tym wszelkich kwestii mogących wymagać poprawek we wniosku lub żądaniu dostarczenia informacji uzupełniających, jeżeli przekazanie informacji uzupełniających ma wpływ na termin przeprowadzenia oceny lub może mieć wpływ na ich pracę, i uzgadniają dalszy sposób działania.

3. Realizując działania koordynacyjne, o których mowa w ust. 2, podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania, podejmują ze swojej strony decyzję o powiadomieniu wnioskodawcy za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi o wszelkich kwestiach mogących wymagać poprawek we wniosku lub żądaniu dostarczenia informacji uzupełniających.

4. Zanim podmiot udzielający zezwolenia podejmie ostateczną decyzję oraz zanim zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania prześlą swoją dokumentację oceny, podmiot udzielający zezwolenia i stosowne krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania:

a) omawiają wyniki swoich indywidualnych ocen; oraz

b) uzgadniają warunki użytkowania i inne ograniczenia lub wyłączenia z obszaru użytkowania, które należy uwzględnić w zezwoleniu dla typu pojazdu lub zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu.

5. Na podstawie wyniku działań koordynacyjnych, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, podmiot udzielający zezwolenia przekazuje wnioskodawcy udokumentowane powody decyzji. Przekazując wspomniane uzasadnienie, podmiot udzielający zezwolenia uwzględnia przedłożoną przez zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania dokumentację oceny, o której mowa w art. 40 ust. 6, dotyczącą wydania lub odmowy wydania zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, w tym wszelkie warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia lub wyłączenia z obszaru użytkowania, które należy uwzględnić w zezwoleniu dla typu pojazdu lub zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu.

6. Podmiot udzielający zezwolenia prowadzi zapisy działań koordynujących, przechowywane w punkcie kompleksowej obsługi zgodnie z art. 36.

Artykuł 38

Ocena wniosku

Ocenę wniosku przeprowadza podmiot udzielający zezwolenia oraz zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania, aby ustalić z wystarczającą pewnością spełnienie przez wnioskodawcę oraz podmioty go wspierające ich zobowiązań i obowiązków na etapach projektowania, produkcji, weryfikacji i zatwierdzania pojazdu lub typu pojazdu w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami mającego zastosowanie ustawodawstwa, umożliwiając wprowadzenie do obrotu i bezpieczną eksploatację na obszarze użytkowania danego typu pojazdu zgodnie z warunkami użytkowania i innymi ograniczeniami określonymi we wniosku.

Artykuł 39

Ocena wniosku przez podmiot udzielający zezwolenia

1. Podmiot udzielający zezwolenia ocenia aspekty określone w załączniku II.

2. W przypadku gdy ma być udzielone zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu na obszarze użytkowania ograniczonym do sieci na terenie jednego państwa członkowskiego, a wnioskodawca zawniósł, aby krajowy organ ds. bezpieczeństwa był podmiotem udzielającym zezwolenia, zgodnie z art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797, podmiot udzielający zezwolenia, oprócz ocen określonych w ust. 1, dokonuje oceny aspektów, o których mowa w załączniku III. W takim przypadku oprócz aspektów wymienionych w załączniku III, podmiot udzielający zezwolenia sprawdza również występowanie istotnych informacji zarejestrowanych zgodnie z art. 8 ust. 2 i uwzględnia je na potrzeby oceny wniosku. Wszelkie podniesione kwestie są rejestrowane w dzienniku kwestii w sposób określony w art. 41.

3. W przypadku zastosowania przez wnioskodawcę nieznormalizowanej metodologii w celu określenia obowiązujących wymogów podmiot udzielający zezwolenia ocenia tę metodologię, stosując kryteria określone w załączniku II.

4. Podmiot udzielający zezwolenia sprawdza kompletność, trafność i spójność dowodów uzyskanych dzięki zastosowanej metodologii określenia obowiązujących wymogów, niezależnie od użytej metody. W przypadku nowego zezwolenia określonego w art. 14 ust. 1 lit. d) ocena przeprowadzana przez podmiot udzielający zezwolenia ogranicza się do części pojazdu, które ulegają zmianie, oraz ich wpływu na niezmienione części pojazdu. Kontrole przeprowadzane przez podmiot udzielający zezwolenia na „rozszerzony obszar użytkowania” określony w art. 14 ust. 1 lit. c) ograniczają się do obowiązujących przepisów krajowych oraz do zgodności technicznej pomiędzy pojazdem a siecią rozszerzonego obszaru użytkowania. Podmiot udzielający zezwolenia nie powtarza kontroli już przeprowadzonych przy udzielaniu poprzedniego zezwolenia.

5. Podmiot udzielający zezwolenia wydaje dokumentację oceny zawierającą następujące elementy:
- a) jasne stwierdzenie, czy wynik oceny jest negatywny czy pozytywny w odniesieniu do wniosku wnioskodawcy dotyczącego danego obszaru użytkowania oraz, w stosownych przypadkach, warunków użytkowania lub ograniczeń;
 - a) podsumowanie przeprowadzonych ocen;
 - b) sprawozdanie z dziennika kwestii dotyczące właściwego obszaru użytkowania;
 - c) wypełnioną listę kontrolną dokumentującą dokonanie oceny wszystkich aspektów określonych w załączniku II oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku III.

Artykuł 40

Ocena wniosku przez zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania

1. Zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania przeprowadzają ocenę aspektów wymienionych w załączniku III. Oceny przeprowadzane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania dotyczą tylko właściwych przepisów krajowych dla tego obszaru użytkowania, z uwzględnieniem uzgodnionych ustaleń, o których mowa w art. 37 ust. 1.
2. W ramach oceny określania obowiązujących wymogów krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania sprawdzają kompletność, trafność i spójność dowodów przedstawionych przez wnioskodawcę na podstawie zastosowanej metodologii określania obowiązujących wymogów.
3. W przypadku nowego zezwolenia, o którym mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), ocena przeprowadzana przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania ogranicza się do części pojazdu, które ulegają zmianie, oraz ich wpływu na niezmienną część pojazdu.
4. Kontrole przeprowadzane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania w celu udzielenia zezwolenia na rozszerzony obszar użytkowania, o którym mowa w art. 14 ust. 1 lit. c), ograniczają się do mających zastosowanie przepisów krajowych oraz do zgodności technicznej pomiędzy pojazdem a siecią rozszerzonego obszaru użytkowania. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania nie powtarzają kontroli już przeprowadzonych przy udzielaniu poprzedniego zezwolenia.
5. Zgodnie z art. 6 i 14 dyrektywy (UE) 2016/797 krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania, oprócz aspektów określonych w załączniku III, sprawdzają również występowanie istotnych informacji zarejestrowanych zgodnie z 8 ust. 2. i uwzględnia je na potrzeby oceny wniosku. Wszelkie podniesione kwestie są rejestrowane w dzienniku kwestii w sposób określony w art. 41.
6. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa właściwy dla obszaru użytkowania wydaje dokumentację oceny zawierającą następujące elementy:
 - a) jasne stwierdzenie, czy wynik oceny jest negatywny czy pozytywny w odniesieniu do wniosku wnioskodawcy dotyczącego danego obszaru użytkowania oraz, w stosownych przypadkach, warunków użytkowania i ograniczeń;
 - b) podsumowanie przeprowadzonych ocen;
 - c) sprawozdanie z dziennika kwestii dotyczące właściwego obszaru użytkowania;
 - d) wypełnioną listę kontrolną dokumentującą przeprowadzenie oceny wszystkich aspektów wymienionych w załączniku III.

Artykuł 41

Podział kwestii na kategorie

1. Podmiot udzielający zezwolenia oraz, w stosownych przypadkach, zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania rejestrują w dzienniku kwestie zidentyfikowane podczas przeprowadzania przez nie oceny dokumentacji wniosku, w podziale na następujące kategorie:
 - a) „rodzaj 1”: kwestia wymagająca udzielenia odpowiedzi przez wnioskodawcę w celu zrozumienia dokumentacji wniosku;
 - b) „rodzaj 2”: kwestia, która może prowadzić do zmiany dokumentacji wniosku lub do nieznacznych działań ze strony wnioskodawcy; działania do podjęcia pozostawia się osądowi wnioskodawcy i nie stanowi to przeszkody dla udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;

- c) „rodzaj 3”: kwestia wymagająca zmiany dokumentacji wniosku przez wnioskodawcę, lecz nie uniemożliwiająca udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu z dodatkowymi lub bardziej restrykcyjnymi warunkami użytkowania pojazdu oraz innymi ograniczeniami niż te określone przez wnioskodawcę we wniosku, lecz kwestia musi zostać rozwiązana w celu udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu; wszelkie działania, jakie powinien podjąć wnioskodawca w celu rozwiązania kwestii, proponuje on sam i są one uzgadniane ze stroną, która zidentyfikowała kwestię;
- d) „rodzaj 4”: kwestia wymagająca wprowadzenia przez wnioskodawcę zmian w dokumentacji wniosku; zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu nie może zostać wydane, jeśli kwestia nie została rozwiązana; wszelkie działania, jakie powinien podjąć wnioskodawca w celu rozwiązania kwestii, proponuje on sam i są one uzgadniane ze stroną, która zidentyfikowała kwestię. Kwestie rodzaju 4 obejmują w szczególności niezgodność określoną na podstawie art. 26 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797.
2. W następstwie odpowiedzi lub działania podjętego przez wnioskodawcę, w zależności od kwestii, podmiot udzielający zezwolenia lub zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania ponownie oceniają zidentyfikowane przez siebie kwestie, w stosownych przypadkach zmieniają ich klasyfikację i nadają każdej zidentyfikowanej kwestii jeden z następujących statusów:
- a) „kwestia otwarta”, jeżeli dokumentacja przedstawiona przez wnioskodawcę nie jest zadowalająca i wymagane są nadal dodatkowe informacje;
- b) „kwestia zamknięta”, jeżeli wnioskodawca udzielił stosownej odpowiedzi i nie ma już żadnej kwestii będącej przedmiotem obaw.

Artykuł 42

Uzasadniona wątpliwość

1. W przypadku wystąpienia uzasadnionej wątpliwości podmiot udzielający zezwolenia lub zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania mogą podjąć jedno z następujących działań lub kilka z nich:
- a) przeprowadzenie bardziej dokładnej i szczegółowej kontroli informacji przedstawionych we wniosku;
- b) zażądanie od wnioskodawcy informacji uzupełniających;
- c) zażądanie od wnioskodawcy przeprowadzenia testów na sieci.
2. Wniosek wystosowany przez podmiot udzielający zezwolenia lub zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania określa kwestię wymagającą działań ze strony wnioskodawcy, lecz nie określa szczegółowo charakteru ani zakresu działań naprawczych, jakie powinien przeprowadzić wnioskodawca. Wnioskodawca podejmuje decyzję w sprawie najbardziej odpowiedniego sposobu udzielenia odpowiedzi na wniosek podmiotu udzielającego zezwolenia lub zainteresowanych krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania.
3. Podmiot udzielający zezwolenia konsultuje się z zainteresowanymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla obszaru użytkowania w kwestii działań zaproponowanych przez wnioskodawcę.
4. Nie naruszając przepisów art. 35, podmiot udzielający zezwolenia oraz zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania wykorzystują dziennik kwestii, o którym mowa w art. 41, do zarządzania wszelkimi uzasadnionymi wątpliwościami. Uzasadniona wątpliwość zawsze:
- a) klasyfikowana jest jako kwestia rodzaju 4 zgodnie z art. 41 ust. 1 lit. d);
- b) posiada załączone uzasadnienie; oraz
- c) zawiera jasny opis kwestii, na którą wnioskodawca ma udzielić odpowiedzi.
5. W przypadku gdy wnioskodawca zgadza się przedstawić informacje uzupełniające, zgodnie z ust. 1 lit. b) i c), na żądanie podmiotu udzielającego zezwolenia lub zainteresowanych krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania termin dostarczenia informacji uzupełniających jest ustalany zgodnie z art. 34 ust. 5 i 6.
6. Gdy możliwe jest usunięcie uzasadnionej wątpliwości dzięki wprowadzeniu dodatkowych lub bardziej restrykcyjnych warunków użytkowania pojazdu oraz innych ograniczeń niż te określone przez wnioskodawcę we wniosku i wnioskodawca wyraża na to zgodę, może zostać udzielone zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu podlegające takim warunkom użytkowania pojazdu i innym ograniczeniom.
7. Gdy wnioskodawca nie wyraża zgody na przedstawienie dodatkowych informacji w celu usunięcia uzasadnionej wątpliwości zgłoszonej przez podmiot udzielający zezwolenia lub zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania, podmiot udzielający zezwolenia podejmuje decyzję na podstawie dostępnych informacji.

Artykuł 43

Kontrole przeprowadzane przez podmiot udzielający zezwolenia, dotyczące ocen dokonanych przez zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania

1. Podmiot udzielający zezwolenia sprawdza, czy oceny przeprowadzone przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania są ze sobą spójne pod względem wyników ocen, o których mowa w art. 40 ust. 6 lit. a).
2. W przypadku gdy wynik kontroli, o której mowa w ust. 1, wykazuje spójność ocen krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania, podmiot udzielający zezwolenia sprawdza, czy:
 - a) listy kontrolne, o których mowa w art. 40 ust. 6 lit. d), zostały całkowicie wypełnione;
 - b) wszystkie istotne kwestie zostały zamknięte.
3. Gdy wynik kontroli, o której mowa w ust. 1, wykazuje, że oceny nie są spójne, podmiot udzielający zezwolenia wnioskuję, aby zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania przeprowadziły dalsze badania przyczyn niespójności. W następstwie tych badań stosuje się co najmniej jedno z następujących rozwiązań:
 - a) podmiot udzielający zezwolenia może dokonać przeglądu przeprowadzonej przez siebie oceny, o której mowa w art. 39;
 - b) zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania mogą dokonać przeglądu przeprowadzonej przez siebie oceny.
4. Wyniki badań krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania, o których mowa w ust. 3, przekazuje się wszystkim krajowym organom ds. bezpieczeństwa właściwym dla obszaru użytkowania zaangażowanym w rozpatrywanie wniosku o zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie dla pojazdu.
5. Gdy lista kontrolna, o której mowa w ust. 2 lit. a), jest niekompletna lub gdy istnieją kwestie niezamknięte zgodnie z ust. 2 lit. b), podmiot udzielający zezwolenia wnioskuję, aby zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania przeprowadziły dalsze badania przyczyn niekompletności.
6. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania udzielają odpowiedzi na wnioski podmiotu udzielającego zezwolenia dotyczące niespójności ocen, o których mowa w ust. 3, niekompletności list kontrolnych, o których mowa w ust. 2 lit. a), lub kwestii, które nie zostały zamknięte, zgodnie z ust. 2 lit. b). Podmiot udzielający zezwolenia w pełni uwzględnia oceny przeprowadzone przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania w zakresie mających zastosowanie przepisów krajowych. Zakres kontroli przeprowadzanych przez podmiot udzielający zezwolenia ogranicza się do spójności oraz kompletności ocen, o których mowa w ust. 1 i 2.
7. W przypadku różnicy zdań pomiędzy podmiotem udzielającym zezwolenia a zainteresowanymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla obszaru użytkowania stosowana jest procedura arbitrażu, o której mowa w art. 21 ust. 7 dyrektywy (UE) 2016/797.

Artykuł 44

Arbitraż na podstawie art. 21 ust. 7 dyrektywy (UE) 2016/797 oraz art. 12 ust. 4 lit. b) rozporządzenia (UE) 2016/796

W przypadku gdy Agencja działa jako podmiot udzielający zezwolenia, może ona zawiesić proces udzielania zezwolenia w porozumieniu z zainteresowanymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla obszaru użytkowania na okres współpracy koniecznej do uzgodnienia oceny, którą obie strony mogą zaakceptować, oraz, w stosownych przypadkach, do czasu podjęcia decyzji przez Radę Odwoławczą, w terminach określonych w art. 21 ust. 7 dyrektywy (UE) 2016/797. Agencja podaje wnioskodawcy powody zawieszenia.

Artykuł 45

Zakończenie oceny wniosku

1. Podmiot udzielający zezwolenia zapewnia prawidłowość procesu oceny wniosku poprzez niezależną kontrolę:
 - a) prawidłowego zastosowania poszczególnych etapów procesu oceny wniosku;
 - b) istnienia dostatecznej dokumentacji dowodowej wykazującej, że wszystkie istotne aspekty wniosku zostały ocenione;
 - c) otrzymania od wnioskodawcy odpowiedzi na piśmie na kwestie rodzaju 3 i 4 oraz na wnioski o przedłożenie informacji uzupełniających;

- d) rozwiązania lub braku rozwiązania wszystkich kwestii rodzaju 3 i 4 wraz z jasno udokumentowanymi powodami w przypadku braku rozwiązania;
 - e) udokumentowania, uczciwości i spójności przeprowadzonych ocen i podjętych decyzji;
 - f) wyciągniętych wniosków – pod kątem oparcia ich na dokumentacji oceny i odzwierciedlenia w nich całości oceny.
2. W przypadku stwierdzenia, że proces oceny wniosku został zrealizowany prawidłowo, wystarczy potwierdzenie prawidłowego zastosowania ust. 1, wraz ze wszelkimi ewentualnymi uwagami.
3. W przypadku stwierdzenia, że proces oceny wniosku nie został prawidłowo zrealizowany, podaje się w sposób jasny i konkretny powody takiej konkluzji.
4. Na zakończenie działań w zakresie oceny podmiot udzielający zezwolenia wypełnia dokumentację oceny obejmującą ust. 2 lub 3 na podstawie dokumentacji oceny wydanej zgodnie z art. 39 ust. 5 i art. 40 ust. 6.
5. Podmiot udzielający zezwolenia podaje udokumentowane powody swojej konkluzji w dokumentacji oceny, o której mowa w ust. 4.

Artykuł 46

Decyzja o udzieleniu zezwolenia lub odrzuceniu wniosku

1. Podmiot udzielający zezwolenia podejmuje decyzję o udzieleniu zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub o odrzuceniu wniosku w ciągu jednego tygodnia od zakończenia oceny, nie naruszając przepisów art. 34. Decyzja ta podejmowana jest na podstawie udokumentowanych powodów, o których mowa w art. 45 ust. 5.
2. Podmiot udzielający zezwolenia udziela zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, gdy ocena aspektów wymienionych w załączniku II oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku III daje wystarczającą pewność, że wnioskodawca oraz podmioty wspierające wnioskodawcę wypełnili swoje zobowiązania w wymaganym zakresie, zgodnie z art. 38.
3. Podmiot udzielający zezwolenia odrzuca wniosek, w przypadku gdy ocena aspektów wymienionych w załączniku II oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku III nie daje wystarczającej pewności, że wnioskodawca oraz podmioty go wspierające wypełnili swoje zobowiązania i obowiązki w wymaganym zakresie, zgodnie z art. 38.
4. Podmiot udzielający zezwolenia zawiera w swojej decyzji następujące elementy:
- a) wszelkie warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia;
 - b) uzasadnienie decyzji;
 - c) możliwość i sposób odwołania się od decyzji wraz z właściwymi terminami.
5. Warunki użytkowania pojazdu oraz inne ograniczenia określa się zgodnie z zasadniczymi cechami konstrukcyjnymi typu pojazdu.
6. Decyzja o udzieleniu zezwolenia nie może zawierać żadnych ograniczonych w czasie warunków użytkowania pojazdu ani innych ograniczeń, chyba że spełnione są następujące warunki:
- a) jest to wymagane, gdyż przed udzieleniem zezwolenia nie jest możliwe całkowite udokumentowanie zgodności z TSI lub z przepisami krajowymi; lub
 - b) TSI lub przepisy krajowe wymagają przedstawienia przez wnioskodawcę wiarygodnych danych szacunkowych dotyczących zgodności.

W takim przypadku zezwolenie może zawierać warunek wymagający wykazania osiągnięcia wydajności zgodnej z danymi szacunkowymi w określonym przedziale czasowym poprzez rzeczywiste użytkowanie.

7. Ostateczną decyzję o udzieleniu zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, lub o odrzuceniu wniosku rejestruje się w punkcie kompleksowej obsługi i jest ona wraz z dokumentacją oceny przekazywana przez ten punkt wnioskodawcy oraz zainteresowanym krajowym organom ds. bezpieczeństwa właściwym dla obszaru użytkowania.

8. W przypadku gdy w decyzji odrzuca się wniosek albo udziela się zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu z zastrzeżeniem innych warunków użytkowania pojazdu i innych ograniczeń niż te określone przez wnioskodawcę we wniosku, wnioskodawca może zwrócić się do podmiotu udzielającego zezwolenia o ponowne rozpatrzenie decyzji, zgodnie z art. 51 niniejszego rozporządzenia. Jeżeli odpowiedź podmiotu udzielającego zezwolenia nie satysfakcjonuje wnioskodawcy, może on odwołać się do właściwego organu zgodnie z art. 21 ust. 11 dyrektywy (UE) 2016/797.

ROZDZIAŁ 7

DOKUMENTACJA KOŃCOWA

Artykuł 47

Dokumentacja końcowa udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu

1. Zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu ma postać dokumentu zawierającego informacje określone w art. 48 lub art. 49.
2. Udzielonemu zezwoleniu dla typu pojazdu lub zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu przypisuje się niepowtarzalny europejski numer identyfikacyjny („EIN”), o strukturze i treści określonej przez Agencję i przez nią administrowanej.
3. Zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu może zawierać warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia różniące się od tych określonych przez wnioskodawcę we wniosku.
4. Podmiot udzielający zezwolenia opatruje zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu datą oraz właściwym podpisem.
5. Podmiot udzielający zezwolenia zapewnia archiwizację decyzji wydanej zgodnie z art. 46 oraz pełnej towarzyszącej jej dokumentacji, zgodnie z art. 52.

Artykuł 48

Informacje zawarte w udzielonym zezwoleniu dla typu pojazdu

Zezwolenie dla typu pojazdu udzielone przez podmiot udzielający zezwolenia zawiera następujące informacje:

- a) podstawa prawna upoważniająca podmiot udzielający zezwolenia do udzielania zezwolenia dla typu pojazdu;
- b) identyfikacja:
 - (i) podmiotu udzielającego zezwolenia;
 - (ii) wniosku;
 - (iii) rodzaju zezwolenia, jak określono w art. 14;
 - (iv) wnioskodawcy ubiegającego się o zezwolenie dla typu pojazdu;
 - (v) EIN związanego z zezwoleniem dla typu pojazdu.
- c) identyfikacja zasadniczych cech konstrukcyjnych typu pojazdu:
 - (i) podane w certyfikatach badania typu lub projektu;
 - (ii) obszar użytkowania pojazdu;
 - (iii) warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia;
 - (iv) odniesienie do pisemnej deklaracji wnioskodawcy, o której mowa w art. 3 ust. 11 rozporządzenia (UE) nr 402/2013, zgodnie z przepisami art. 16 rozporządzenia (UE) nr 402/2013, zawierające identyfikację i wersję dokumentu, obejmujące typ pojazdu.
- d) identyfikacja:
 - (i) identyfikatora typu pojazdu, zgodnie z załącznikiem II do decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE ⁽¹⁾;
 - (ii) wariantów typu pojazdu, w stosownych przypadkach;

⁽¹⁾ Decyzja wykonawcza Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32).

- (iii) wersji typu pojazdu, w stosownych przypadkach;
 - (iv) wartości parametrów określonych w TSI – oraz, w stosownych przypadkach, w przepisach krajowych – dla kontroli zgodności technicznej między pojazdem a obszarem użytkowania;
 - (v) zgodności typu pojazdu z właściwymi TSI oraz przepisami krajowymi w odniesieniu do parametrów, o których mowa w ust. 1 lit. d) ppkt (iv).
- e) odniesienie do deklaracji WE weryfikacji podsystemów;
 - f) odniesienie do innych przepisów unijnych lub krajowych, z którymi typ pojazdu jest zgodny;
 - g) odniesienie do udokumentowanych powodów decyzji, o których mowa w art. 45 ust. 5;
 - h) data i miejsce wydania decyzji o udzieleniu zezwolenia dla typu pojazdu;
 - i) podpisujący decyzję o udzieleniu zezwolenia dla typu pojazdu; oraz
 - j) możliwość i sposób odwołania się od decyzji wraz z właściwymi terminami, w tym informacje o krajowej procedurze odwoławczej.

Artykuł 49

Informacje zawarte w udzielonym zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu

Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu udzielone przez podmiot udzielający zezwolenia zawiera następujące informacje:

- a) podstawa prawna upoważniająca podmiot udzielający zezwolenia do udzielania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;
- b) identyfikacja:
 - (i) podmiotu udzielającego zezwolenia;
 - (ii) wniosku;
 - (iii) rodzaju zezwolenia, jak określono w art. 14;
 - (iv) wnioskodawcy ubiegającego się o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu;
 - (v) EIN związanego z zezwoleniem na wprowadzenie pojazdu do obrotu.
- c) odniesienie do wpisu typu pojazdu do rejestru ERATV, w tym, w stosownych przypadkach, informacje o wariantach typu pojazdu lub wersji typu pojazdu;
- d) identyfikacja:
 - (i) pojazdów;
 - (ii) obszarów użytkowania;
 - (iii) warunków użytkowania pojazdu i innych ograniczeń.
- e) odniesienie do deklaracji WE weryfikacji podsystemów;
- f) odniesienie do innych przepisów unijnych lub krajowych, z którymi pojazd jest zgodny;
- g) odniesienie do udokumentowanych powodów decyzji, o których mowa w art. 45 ust. 5;
- h) w przypadku udzielenia zezwolenia dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem, na podstawie art. 14 ust. 1 lit. e), odniesienie do deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu, w tym, w stosownych przypadkach, informacja o wersji typu pojazdu lub wariantach typu pojazdu;
- i) data i miejsce wydania decyzji o udzieleniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;
- j) podpisujący decyzję o udzieleniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu; oraz
- k) możliwość i sposób odwołania się od decyzji, wraz z właściwymi terminami, w tym informacje o krajowej procedurze odwoławczej.

Artykuł 50

Wprowadzanie do ERATV i ERADIS

1. Podmiot udzielający zezwolenia wprowadza dane do ERATV, wykorzystując informacje podane przez wnioskodawcę w ramach wniosku o zezwolenie dla typu pojazdu. Wnioskodawca odpowiada za integralność danych przekazywanych podmiotowi udzielającemu zezwolenia. Podmiot udzielający zezwolenia odpowiada za sprawdzenie spójności danych dostarczonych przez wnioskodawcę oraz za publiczne udostępnienie wpisu do ERATV.
2. Przed wydaniem zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu podmiot udzielający zezwolenia zapewnia dokonanie odpowiedniej aktualizacji bazy danych interoperacyjności i bezpieczeństwa Europejskiej Agencji Kolejowej („ERADIS”).
3. W przypadku modyfikacji na podstawie art. 15 ust. 1 lit. c) oraz art. 15 ust. 3 podmiot udzielający zezwolenia wprowadza do ERATV nową wersję typu pojazdu lub nową wersję wariantu typu pojazdu, wykorzystując informacje podane przez posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu. Posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu jest odpowiedzialny za integralność danych przekazywanych podmiotowi udzielającemu zezwolenia. Podmiot udzielający zezwolenia jest odpowiedzialny za sprawdzenie spójności danych przekazanych przez posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu oraz za publiczne udostępnienie wpisu do ERATV.

Pojazdy zmienione w celu uzyskania zgodności z nową wersją mogą być eksploatowane niezwłocznie w oczekiwaniu na wprowadzenie do rejestru nowej wersji typu pojazdu lub nowej wersji wariantu typu pojazdu.

Artykuł 51

Ponowne rozpatrzenie na podstawie art. 21 ust. 11 dyrektywy (UE) 2016/797

1. W przypadku gdy decyzja podmiotu udzielającego zezwolenia zawiera odrzucenie wniosku lub warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia różniące się od tych określonych przez wnioskodawcę we wniosku, wnioskodawca może zwrócić się o ponowne rozpatrzenie decyzji w ciągu miesiąca od daty jej otrzymania. Wnioskodawca składa wniosek o ponowne rozpatrzenie za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.
2. Wniosek o ponowne rozpatrzenie zawiera spis kwestii, które, zdaniem wnioskodawcy, nie zostały w sposób właściwy uwzględnione w procesie udzielania zezwolenia dla pojazdu.
3. Wszelkie informacje uzupełniające przygotowane i złożone za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi po dacie wydania decyzji o udzieleniu zezwolenia nie stanowią dopuszczalnych dowodów.
4. Podmiot udzielający zezwolenia, w stosownych przypadkach we współpracy z odpowiednimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla obszaru użytkowania, zapewnia bezstronność procesu ponownego rozpatrywania.
5. Proces ponownego rozpatrywania skupia się na kwestiach uzasadniających odmowną decyzję podmiotu udzielającego zezwolenia, zgodnie z wnioskiem złożonym przez wnioskodawcę.
6. W przypadku gdy w charakterze podmiotu udzielającego zezwolenia występuje Agencja, decyzja o zmianie bądź utrzymaniu wydanej przez nią decyzji jest ponownie rozpatrywana w stosownych przypadkach we współpracy z odpowiednimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla obszaru użytkowania.
7. Podmiot udzielający zezwolenia potwierdza lub zmienia swoją pierwotną decyzję w terminie dwóch miesięcy od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie. Decyzja przekazywana jest zainteresowanym stronom za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

Artykuł 52

Archiwizacja decyzji oraz pełnej dokumentacji towarzyszącej wydanej decyzji zgodnie z art. 46

1. Decyzja oraz pełna dokumentacja towarzysząca decyzji wydanej zgodnie z art. 46 przechowywana jest w punkcie kompleksowej obsługi przez co najmniej 15 lat.
2. Pełna dokumentacja towarzysząca decyzji wydanej przez podmiot udzielający zezwolenia zgodnie z art. 46 zawiera wszystkie dokumenty wykorzystane przez podmiot udzielający zezwolenia oraz dokumentację oceny zainteresowanych krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania.

3. Po upływie okresu przechowywania określonego w ust. 1 decyzja wydana zgodnie z art. 46 dotycząca udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu wraz z pełną towarzyszącą jej dokumentacją przenoszona jest do archiwum historycznego i tam przechowywana przez okres pięciu lat od zakończenia okresu eksploatacji pojazdu wskazanego w rejestrze, o którym mowa w art. 47 dyrektywy (UE) 2016/797.

ROZDZIAŁ 8

ZAWIESZENIE, UNIEWAŻNIENIE ALBO ZMIANA UDZIELONEGO ZEZWOLENIA

Artykuł 53

Zawieszenie, unieważnienie albo zmiana udzielonego zezwolenia

1. Podmiot udzielający zezwolenia może zastosować tymczasowe środki bezpieczeństwa w postaci zawieszenia zezwolenia dla typu pojazdu, zgodnie z art. 26 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797.
2. W przypadkach, o których mowa w art. 26 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797, podmiot udzielający zezwolenia, który udzielił zezwolenia, może, w następstwie przeglądu środków podjętych w celu rozwiązania kwestii poważnego zagrożenia bezpieczeństwa, podjąć decyzję o unieważnieniu lub zmianie zezwolenia, zgodnie z art. 26 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797.
3. Wnioskodawca może wnieść odwołanie od decyzji o unieważnieniu lub zmianie zezwolenia zgodnie z art. 26 ust. 5 dyrektywy (UE) 2016/797.
4. Podmiot udzielający zezwolenia informuje Agencję w przypadku podjęcia decyzji o unieważnieniu lub zmianie zezwolenia, podając powody swojej decyzji. Agencja informuje wszystkie krajowe organy ds. bezpieczeństwa o decyzji o unieważnieniu lub zmianie zezwolenia oraz o powodach tej decyzji.

Artykuł 54

Wpływ zawieszenia, unieważnienia lub zmiany udzielonego zezwolenia na wpisy do ERATV, ERADIS i rejestrów pojazdów

1. W przypadku podjęcia przez podmiot udzielający zezwolenia decyzji o unieważnieniu, zawieszeniu lub zmianie zezwolenia dla typu pojazdu podmiot ten dokonuje odpowiedniej aktualizacji ERATV, z zastrzeżeniem przepisów art. 26 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797, i zapewnia odpowiednią aktualizację ERADIS.
2. Państwo członkowskie, w którym pojazd jest zarejestrowany, zapewnia wprowadzenie do rejestru, o którym mowa w art. 47 dyrektywy (UE) 2016/797, wszelkich decyzji o unieważnieniu lub zmianie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu.

ROZDZIAŁ 9

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 55

Przepisy przejściowe

1. W przypadku uznania przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, że nie będzie on w stanie wydać zezwolenia dla pojazdu zgodnie z przepisami dyrektywy 2008/57/WE przed odpowiednią datą w danym państwie członkowskim, organ ten bezzwłocznie powiadamia o tym wnioskodawcę i Agencję.
2. W przypadku, o którym mowa w art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797, wnioskodawca podejmuje decyzję o kontynuacji procesu oceny przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub o złożeniu wniosku do Agencji. Wnioskodawca informuje oba te podmioty, po czym stosowana jest następująca procedura:
 - a) w przypadkach gdy wnioskodawca postanawia złożyć wniosek do Agencji, krajowy organ ds. bezpieczeństwa przekazuje Agencji dokumentację wniosku oraz wyniki przeprowadzonej oceny. Agencja akceptuje ocenę przeprowadzoną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa;
 - b) w przypadkach, w których wnioskodawca postanawia o kontynuowaniu przeprowadzania oceny przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, krajowy organ ds. bezpieczeństwa kończy ocenę wniosku i wydaje decyzję o udzieleniu zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z art. 21 dyrektywy (UE) 2016/797 oraz niniejszym rozporządzeniem.
3. W przypadku gdy obszar użytkowania nie jest ograniczony do jednego państwa członkowskiego, podmiotem udzielającym zezwolenia jest Agencja i obowiązuje procedura określona w ust. 2 lit. a).

4. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 i 3, wnioskodawca składa zmieniony wniosek o zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Wnioskodawca może zwrócić się do właściwych podmiotów udzielających zezwolenia o pomoc w uzupełnieniu dokumentacji.

5. Zezwolenie dla pojazdu lub zezwolenie dla typu pojazdu wydane przez Agencję w okresie od dnia 16 czerwca 2019 r. do dnia 16 czerwca 2020 r. wyłącza się lub sieci we wszystkich państwach członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 i które jeszcze nie przetransponowały tej dyrektywy i nie wdrożyły krajowych środków transpozycji. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, które dokonały takiego powiadomienia:

- a) traktują zezwolenie dla typu pojazdu udzielone przez Agencję jako równoważne z zezwoleniami dla typu pojazdu udzielonymi zgodnie z art. 26 dyrektywy 2008/57/WE i stosują przepisy art. 26 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE odnośnie do typu pojazdu;
- b) akceptują zezwolenie dla pojazdu udzielone przez Agencję jako równoważne z pierwszym zezwoleniem udzielonym zgodnie z art. 22 lub art. 24 dyrektywy 2008/57/WE i udzielają dodatkowego zezwolenia zgodnie z art. 23 lub art. 25 dyrektywy 2008/57/WE.

6. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 lit. a) oraz w ust. 5, krajowy organ ds. bezpieczeństwa współpracuje z Agencją i koordynuje działania na rzecz oceny elementów określonych w art. 21 ust. 5 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/797.

7. Wagony towarowe zgodne z pkt 7.1.2 załącznika do rozporządzenia TSI WAG (UE) nr 321/2013 oraz posiadające zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu będą w okresie od dnia 16 czerwca 2019 r. do dnia 16 czerwca 2020 r. traktowane jako pojazdy posiadające zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji dla celów dyrektywy 2008/57/WE przez państwa członkowskie, które powiadomiły Agencję oraz Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 i które jeszcze nie przetransponowały tej dyrektywy i nie wdrożyły krajowych środków transpozycji.

Artykuł 56

Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 16 czerwca 2019 r. w państwach członkowskich, które nie powiadomiły Agencji ani Komisji zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797. Niniejsze rozporządzenie stosuje się we wszystkich państwach członkowskich od dnia 16 czerwca 2020 r.

Jednakże art. 55 ust. 1 stosuje się od dnia 16 lutego 2019 r. we wszystkich państwach członkowskich. Środki ułatwiające przewidziane w art. 55 ust. 2, 3, 4 i 6 udostępnia się od dnia 16 lutego 2019 r. Artykuł 55 ust. 5 stosuje się od dnia 16 czerwca 2019 r. we wszystkich państwach członkowskich.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 4 kwietnia 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Treść wniosku

(W) oznacza wymagane informacje do przedłożenia przez wnioskodawcę.

(O) oznacza informacje opcjonalne, które wnioskodawca może przedłożyć.

1. Rodzaj wniosku (W):

- 1.1. Zezwolenie dla typu pojazdu
 - a) warianty typu pojazdu (w stosownych przypadkach)
 - b) wersje typu pojazdu (w stosownych przypadkach)
- 1.2. Zezwolenie na wprowadzenie do obrotu
 - a) pojedynczego pojazdu; lub
 - b) serii pojazdów

2. Rodzaj zezwolenia (W):

- 2.1. Pierwsze zezwolenie
- 2.2. Nowe zezwolenie
- 2.3. Rozszerzony obszar użytkowania
- 2.4. Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu
- 2.5. Zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem

3. Obszar użytkowania (W):

- 3.1. Państwa członkowskie
- 3.2. Sieci (na państwo członkowskie)
- 3.3. Stacje o podobnej charakterystyce sieci w sąsiednich państwach członkowskich, jeżeli stacje te są położone w pobliżu granicy, zgodnie z art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797 (w stosownych przypadkach)
- 3.4. Definicja rozszerzonego obszaru użytkowania (mająca zastosowanie wyłącznie do rodzaju zezwolenia „rozszerzony obszar użytkowania”)
- 3.5. Cała sieć UE

4. Organ wydający (W):

- 4.1. Agencja; lub
- 4.2. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa państwa członkowskiego (jedynie w przypadku obszaru użytkowania ograniczonego do jednego państwa członkowskiego oraz na prośbę wnioskodawcy, zgodnie z art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797)

5. Informacje o wnioskodawcy:

- 5.1. Nazwa prawna (W)
- 5.2. Nazwa wnioskodawcy (W)
- 5.3. Nazwa skrócona (O)
- 5.4. Pełny adres pocztowy (W)
- 5.5. Telefon (W)
- 5.6. Faks (O)
- 5.7. E-mail (W)
- 5.8. Strona internetowa (O)
- 5.9. Numer VAT (O)
- 5.10. Inne istotne informacje (O)

6. Informacje o osobie odpowiedzialnej za kontakty:

- 6.1. Imię (W)
- 6.2. Nazwisko (W)
- 6.3. Tytuł lub funkcja (W)
- 6.4. Pełny adres pocztowy (W)
- 6.5. Telefon (W)
- 6.6. Faks (O)
- 6.7. E-mail (W)
- 6.8. Stosowane języki (W)

7. Obecny posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu (nie dotyczy pierwszego zezwolenia) (W):

- 7.1. Nazwa prawna (W)
- 7.2. Nazwa posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu (W)
- 7.3. Nazwa skrócona (O)
- 7.4. Pełny adres pocztowy (W)
- 7.5. Telefon (W)
- 7.6. Faks (O)
- 7.7. E-mail (W)
- 7.8. Strona internetowa (O)
- 7.9. Numer VAT (W)
- 7.10. Inne istotne informacje (O)

8. Informacje o jednostkach oceniających (W):

- 8.1. Jednostka lub jednostki notyfikowane:
 - a) Nazwa prawna (W)
 - b) Nazwa jednostki notyfikowanej (W)
 - c) Numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej (W)
 - d) Nazwa skrócona (O)
 - e) Pełny adres pocztowy (W)
 - f) Telefon (W)
 - g) Faks (O)
 - h) E-mail (W)
 - i) Strona internetowa (O)
 - j) Numer VAT (W)
 - k) Inne istotne informacje (O)
- 8.2. Jednostka lub jednostki wyznaczone:
 - a) Nazwa prawna (W)
 - b) Nazwa jednostki wyznaczonej (W)
 - c) Nazwa skrócona (O)
 - d) Pełny adres pocztowy (W)
 - e) Telefon (W)
 - f) Faks (O)

- g) E-mail (W)
 - h) Strona internetowa (O)
 - i) Numer VAT (W)
 - j) Inne istotne informacje (O)
- 8.3. Jednostka oceniająca (wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie wyceny i oceny ryzyka), nie ma zastosowania w przypadku zezwolenia dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem:
- a) Nazwa prawna (W)
 - b) Nazwa jednostki oceniającej (CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka) (W)
 - c) Nazwa skrócona (O)
 - d) Pełny adres pocztowy (W)
 - e) Telefon (W)
 - f) Faks (O)
 - g) E-mail (W)
 - h) Strona internetowa (O)
 - i) Numer VAT (W)
 - j) Inne istotne informacje (O)
9. **Wsparcie przygotowawcze:**
- 9.1. Odesłanie do podstawy wsparcia przygotowawczego (O)
 - 9.2. Inne istotne informacje projektowe (O)
10. **Opis typu pojazdu (*) podać zgodnie z załącznikiem II do decyzji 2011/665/UE) (W):**
- 10.1. Identyfikator typu (*)
 - 10.2. Wersje typu pojazdu (w stosownych przypadkach)
 - 10.3. Warianty typu pojazdu (w stosownych przypadkach):
 - 10.4. Data wpisu do ERATV (*) (nie dotyczy pierwszego zezwolenia)
 - 10.5. Nazwa typu (*)
 - 10.6. Alternatywna nazwa typu (*) (w stosownych przypadkach)
 - 10.7. Kategoria (*)
 - 10.8. Podkategoria (*)
11. **Informacje dotyczące pojazdów (w miarę dostępności podać zgodnie z decyzją 2007/756/WE ⁽¹⁾) (W):**
- 11.1. Europejskie numery pojazdów (EVN) lub zarezerwowane z wyprzedzeniem numery pojazdów
 - 11.2. Inna specyfikacja pojazdów, jeżeli europejskie numery pojazdów lub zarezerwowane z wyprzedzeniem numery pojazdów nie są dostępne
12. **Odesłanie do istniejącego zezwolenia dla typu pojazdu (nie dotyczy pierwszego zezwolenia) (W)**
13. **Opis zmian w porównaniu z dopuszczonym typem pojazdu (dotyczy tylko nowego zezwolenia) (W)**
14. **Warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia (podać zgodnie z załącznikiem II do decyzji 2011/665/UE) (W):**
- 14.1. Ograniczenia kodowane
 - 14.2. Ograniczenia niekodowane

⁽¹⁾ Decyzja Komisji 2007/756/WE z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmująca wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE (notyfikowana jako dokument nr C(2007) 5357) (Dz.U. L 305 z 23.11.2007, s. 30).

15. **Dodatkowe funkcje CCS (W)**16. **Obowiązujące przepisy (W):**

- 16.1. Techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI) wraz z odesłaniem do aktu prawnego w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.
- 16.2. Szczególne klauzule TSI dotyczące obszaru użytkowania obejmującego całą sieć UE (w stosownych przypadkach)
- 16.3. Specyfikacja wyboru wymagań z nowszej wersji TSI w porównaniu z TSI obowiązującymi w odniesieniu do oceny (w tym wymagań wycofanych) (w stosownych przypadkach)
- 16.4. Przepisy krajowe (w stosownych przypadkach)
- 16.5. Przypadki niestosowania TSI zgodnie z przepisami art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797 (w stosownych przypadkach)
- 16.6. Przepisy obowiązujące w odniesieniu do rozszerzonego obszaru użytkowania
- 16.7. Zaktualizowane TSI lub przepisy krajowe (dotyczy tylko odnowionego zezwolenia dla typu pojazdu)

17. **Potwierdzenie i podpis wnioskodawcy (W)**18. **Załączniki (W):**

Informacje, które uwzględnia się we wniosku, wskazano dla poszczególnych rodzajów zezwoleń. Znak (x) w kolumnie dotyczącej zezwolenia danego rodzaju oznacza, że odnośna informacja jest wymagana (W) w przypadku tego rodzaju zezwolenia.

		Pierwsze zezwolenie	Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu	Rozszerzony obszar użytkowania	Nowe zezwolenie	Zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem
18.1	Dowody potwierdzające dotyczące określenia obowiązujących wymogów zgodnie z art. 13 ust. 1. Jeśli wnioskodawca stosuje metodologię określoną w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 402/2013, w skład dowodów potwierdzających wchodzi deklaracja wnioskodawcy, o której mowa w art. 16 rozporządzenia (UE) nr 402/2013 i raport w sprawie oceny bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013. Jeśli stosowana jest inna metodologia, wymagane dowody to dowody niezbędne do wykazania, iż zapewnia ona ten sam poziom pewności co metodologia określona w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 402/2013.	X		X	X	
18.2	Tabela orientacyjna wskazująca, gdzie można znaleźć informacje potrzebne w przypadku aspektów podlegających ocenie zgodnie z załącznikami II i III	X	X	X	X	
18.3	Właściwe decyzje o niestosowaniu TSI zgodnie z art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797 (w stosownych przypadkach)	X	X	X	X	X
18.4	Deklaracja zgodności z typem i powiązana dokumentacja (art. 24 dyrektywy (UE) 2016/797)					X

		Pierwsze zezwolenie	Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu	Rozszerzony obszar użytkowania	Nowe zezwolenie	Zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem
18.5	Deklaracje WE weryfikacji podsystemów ruchomych, w tym załączone do nich dokumentacje techniczne (art. 15 dyrektywy (UE) 2016/797)	X	X	X	X	
18.6	Dokumentacja załączona do wniosku oraz decyzja dotycząca poprzedniego zezwolenia lub, w stosownych przypadkach, odesłanie do decyzji wydanej zgodnie z art. 46 oraz pełnej dokumentacji załączonej do decyzji zarchiwizowanej w punkcie kompleksowej obsługi.		X	X	X	
18.7	Specyfikacja oraz, w stosownych przypadkach ⁽¹⁾ , opis metodologii określenia obowiązujących wymogów w odniesieniu do: a) zasadniczych wymagań dotyczących podsystemów określonych w art. 3 i w załączniku III dyrektywy (UE) 2016/797; b) zgodności technicznej podsystemów w obrębie pojazdu; c) bezpiecznej integracji podsystemów w obrębie pojazdu; oraz d) zgodności technicznej pojazdu z siecią w obszarze użytkowania.	X		X	X	
18.8	CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, raport w sprawie oceny bezpieczeństwa (art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) obejmujący określenie obowiązujących wymogów w odniesieniu do zasadniczych wymagań „bezpieczeństwa” dotyczących podsystemów i bezpiecznej integracji pomiędzy podsystemami.	X		X	X	
18.9	Jeżeli w TSI lub przepisach krajowych brak jest wystarczających informacji, dowód w postaci dokumentu potwierdzającego zgodność techniczną pojazdu z siecią w obszarze użytkowania.	X		X	X	
18.10	Deklaracja dotycząca ryzyka (art. 16 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) obejmująca określenie obowiązujących wymogów w odniesieniu do zasadniczych wymagań „bezpieczeństwa” dla podsystemów i bezpiecznej integracji podsystemów w przypadku aspektów nieobjętych TSI i przepisami krajowymi.	X		X	X	

		Pierwsze zezwolenie	Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu	Rozszerzony obszar użytkowania	Nowe zezwolenie	Zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem
18.11	CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, raport w sprawie oceny bezpieczeństwa (art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) uwzględniający możliwe zmiany w ogólnym poziomie bezpieczeństwa pojazdu			X	X	
18.12	Deklaracja dotycząca ryzyka (art. 16 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) uwzględniająca możliwe zmiany w ogólnym poziomie bezpieczeństwa pojazdu			X	X	
18.13	Informacje niezbędne do dokonania wpisu w ERATV (zgodnie z załącznikiem II do decyzji 2011/665/UE)	X		X	X	
18.14	Dokumentacja utrzymania i eksploatacji (w tym ratownictwa), jeżeli nie została uwzględniona w pkt 18.4 lub 18.5.	X		X	X	

(¹) Metodologia nieznormalizowana.

ZAŁĄCZNIK II

Aspekty oceniane przez podmiot udzielający zezwolenia

Informacje, które ocenia podmiot udzielający zezwolenia, wskazano dla poszczególnych rodzajów zezwoleń. Znak (x) w kolumnie dotyczącej danego rodzaju zezwolenia oznacza, że odnośny aspekt podlega obowiązkowej ocenie w przypadku tego rodzaju zezwolenia.

		Pierwsze zezwolenie	Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu	Rozszerzony obszar użytkowania	Nowe zezwolenie	Zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem
1	Zgodność wniosku z podstawą wsparcia przygotowawczego (w stosownych przypadkach)	X	X	X	X	X
2	Rodzaj zezwolenia wybrany przez wnioskodawcę jest odpowiedni	X	X	X	X	X
3	TSI i inne mające zastosowanie przepisy prawa Unii wskazane przez wnioskodawcę są poprawne	X	X	X	X	
4	Wybrane jednostki oceniające zgodność (jednostka notyfikowana (jednostki notyfikowane), jednostka oceniająca (CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka)) posiadają odpowiednią akredytację lub są odpowiednio uznawane	X	X	X	X	
5	Przypadki niestosowania TSI zgodnie z przepisami art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797: 5.1. ważność (czas i obszar użytkowania); 5.2. zastosowanie do projektu; oraz 5.3. zgodność z określonymi i mającymi zastosowanie przepisami.	X	X	X	X	X
6	6.1. Czy stosowana metodologia określenia obowiązujących wymogów jest odpowiednia do zamierzonego celu odnośnie do następujących aspektów: a) Czy wykorzystano znormalizowaną/zaakceptowaną metodologię? oraz b) Czy metoda jest przeznaczona dla zasadniczych wymagań i jest do nich dostosowana? 6.2. Jeżeli stosowana metodologia nie jest znormalizowana lub obejmuje inne zasadnicze wymagania niż te, których dotyczy jej zamierzone zastosowanie, należy sprawdzić następujące aspekty i ocenić, czy zostały one wystarczająco uwzględnione i odzwierciedlone w metodologii: a) zakres zastosowanej niezależnej oceny b) definicja systemu c) identyfikacja i klasyfikacja zagrożeń d) zasady akceptacji ryzyka e) ocena ryzyka	X		X	X	

		Pierwsze zezwolenie	Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu	Rozszerzony obszar użytkowania	Nowe zezwolenie	Zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem
	f) ustalone wymagania g) wykazywanie zgodności z wymaganiami h) zarządzanie zagrożeniami (dziennik)					
7	Wystarczające dowody pochodzące z zastosowania metodologii określenia obowiązujących wymogów: 7.1. w przypadku zastosowania jako metodologii określenia obowiązujących wymogów procesu zarządzania ryzykiem przewidzianego w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 402/2013 należy sprawdzić następujące kwestie: a) CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, deklaracja wnioskodawcy (art. 16 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) jest podpisana przez wnioskodawcę i potwierdza, że wszystkie zidentyfikowane zagrożenia i związane z nimi ryzyka są kontrolowane i utrzymywane na dopuszczalnym poziomie. b) CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, raport w sprawie oceny bezpieczeństwa (art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) potwierdza deklarację wnioskodawcy dotyczącą określonego zakresu zgodnie z art. 13 oraz co najmniej zasadnicze wymagania bezpieczeństwa w odniesieniu do podsystemów i bezpiecznej integracji pomiędzy podsystemami w obrębie pojazdu. 7.2. W przypadku zastosowania jako metodologii określenia obowiązujących wymogów innej metodologii niż proces zarządzania ryzykiem przewidziany w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 402/2013 należy sprawdzić następujące elementy: a) Czy definicja systemu jest kompletna i zgodna z projektem pojazdu? b) Czy identyfikacja i klasyfikacja zagrożeń jest spójna oraz realistyczna? c) Czy odpowiednio zarządzano wszystkimi rodzajami ryzyka i je ograniczono? d) Czy wymagania sformułowane na podstawie zarządzania ryzykiem są identyfikowalne w odniesieniu do ryzyka i do dowodów zgodności z wymaganiami? e) Czy realizowane jest uporządkowane i spójne zarządzanie zagrożeniami podczas całego procesu? f) Czy niezależna ocena zakończyła się pozytywną opinią?	X		X	X	

		Pierwsze zezwolenie	Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu	Rozszerzony obszar użytkowania	Nowe zezwolenie	Zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem
8	W deklaracjach weryfikacji WE i certyfikatach WE (art. 15 dyrektywy (UE) 2016/797) sprawdzeniu podlegają następujące elementy: 8.1. podpisy 8.2. ważność 8.3. zakres 8.4. warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia, przypadki niezgodności 8.5. przypadki niezastosowania TSI (w stosownych przypadkach) 8.6. uwzględnienie całego mającego zastosowanie ustawodawstwa, w tym innego ustawodawstwa niezwiązanego z kolejami 8.7. składniki interoperacyjności (ważność, zakres, warunki użytkowania i inne ograniczenia): a) certyfikaty WE zgodności b) certyfikaty WE przydatności do stosowania	X	X	X	X	
9	W sprawozdaniach jednostek oceniających zgodność (art. 15 dyrektywy (UE) 2016/797) sprawdzeniu podlegają następujące elementy: 9.1. zgodność z deklaracjami weryfikacji WE i certyfikatami WE 9.2. uwzględnienie wszystkich mających zastosowanie przepisów 9.3. Uchybienia i przypadki niezgodności (w stosownych przypadkach) zostały zidentyfikowane i odpowiadają wnioskowi o uwzględnienie przypadków niezastosowania 9.4. Zastosowane połączenie modułów jest dozwolone 9.5. Warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia są należycie zidentyfikowane i zgodne z warunkami wskazanymi we wniosku o zezwolenie 9.6. Dowody potwierdzające wykorzystane przez jednostki oceniające zgodność są dopasowane do mających zastosowanie etapów oceny opisanych w TSI (przegląd projektu, badanie typu itp.)	X	X	X	X	
10	Sprawdzenie ocen krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania, jak określono w art. 43	X	X	X	X	

		Pierwsze zezwolenie	Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu	Rozszerzony obszar użytkowania	Nowe zezwolenie	Zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem
11	Ważność oryginalnego zezwolenia dla typu pojazdu		X	X	X	X
12	Oryginalne zezwolenie dla typu pojazdu jest ważne w stosunku do odnośnego obszaru użytkowania		X		X	X
13	Istniejące warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia		X	X	X	
14	CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, raport w sprawie oceny bezpieczeństwa (art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) obejmujący pozytywną opinię w sprawie określenia obowiązujących wymogów odnośnie do zasadniczych wymagań „bezpieczeństwa” dotyczących podsystemów i bezpiecznej integracji pomiędzy podsystemami.	X		X	X	
15	CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, raport w sprawie oceny bezpieczeństwa (art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) uwzględniający pozytywną opinię dotyczącą możliwych zmian w ogólnym poziomie bezpieczeństwa pojazdu (znacząca zmiana)			X	X	
16	Zmiany w porównaniu z dopuszczonym typem pojazdu są opisane w wystarczający sposób i dopasowane do CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, raportu w sprawie oceny bezpieczeństwa (art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013)				X	
17	Deklaracje weryfikacji WE i certyfikaty WE są odpowiednio aktualizowane w związku ze zmienionymi lub zaktualizowanymi przepisami		X			
18	Sprawozdania jednostek oceniających zgodność są odpowiednio aktualizowane w związku ze zmienionymi lub zaktualizowanymi przepisami: 18.1 uwzględniono zmienione lub zaktualizowane przepisy; 18.2 istnieją dowody, że typ pojazdu w dalszym ciągu spełnia wymagania.		X			
19	Dowody, że projekt pojazdu nie uległ zmianie		X	X		
20	Identyfikacja pojazdu lub serii pojazdów uwzględniona w deklaracji zgodności z typem pojazdu					X
21	Deklaracja zgodności z typem i dokumenty uzupełniające (art. 24 dyrektywy (UE) 2016/797)					X

ZAŁĄCZNIK III

Aspekty oceniane przez zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania

Niniejszy załącznik nie ma zastosowania, jeżeli obszar użytkowania obejmuje całą sieć UE, a TSI zawierają szczegółowe warunki w tym zakresie.

Informacje poddane ocenie przez zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania w związku z właściwymi przepisami krajowymi określono dla poszczególnych rodzajów zezwoleń. Znak (x) w kolumnie dotyczącej danego rodzaju zezwolenia oznacza, że odpowiedni aspekt podlega obowiązkowej ocenie w przypadku tego rodzaju zezwolenia.

		Pierwsze zezwolenie	Nowe zezwolenie	Rozszerzony obszar użytkowania	Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu
1	Zgodność wniosku z podstawą wsparcia przygotowanego (w stosownych przypadkach)	X	X	X	X
2	Obszar użytkowania właściwego państwa członkowskiego jest poprawnie określony	X	X	X	X
3	Krajowe przepisy i wymagania dotyczące wskazanego obszaru użytkowania, zidentyfikowane przez wnioskodawcę, są poprawne.	X	X	X	
4	Wybrane jednostki oceniające zgodność właściwe dla wskazanego obszaru użytkowania (jednostka wyznaczona (jednostki wyznaczone), jednostka oceniająca (CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka)) posiadają odpowiednią akredytację lub są odpowiednio uznawane, w zależności od przypadku.	X	X	X	X
5	Wystarczające dowody pochodzące z metodologii określania obowiązujących wymogów wyłącznie w przypadku przepisów krajowych obowiązujących w odniesieniu do wskazanego obszaru użytkowania: 5.1. w przypadku zastosowania jako metodologii określania obowiązujących wymogów innej metodologii niż proces zarządzania ryzykiem przewidziany w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 402/2013 należy sprawdzić następujące elementy: a) Czy definicja systemu jest kompletna i zgodna z projektem pojazdu? b) Czy identyfikacja i klasyfikacja zagrożeń jest spójna oraz realistyczna? c) Czy odpowiednio zarządzano wszystkimi rodzajami ryzyka i je ograniczano? d) Czy wymagania sformułowane na podstawie zarządzania ryzykiem są identyfikowalne w odniesieniu do ryzyka i do dowodów zgodności z wymaganiami?	X	X	X	
6	W deklaracjach weryfikacji WE i certyfikatach WE (przepisy krajowe) (art. 15 dyrektywy (UE) 2016/797) sprawdzeniu podlegają następujące elementy: 6.1. podpisy 6.2. ważność 6.3. zakres 6.4. warunki użytkowania pojazdu, inne ograniczenia, przypadki niezgodności	X	X	X	X

		Pierwsze zezwolenie	Nowe zezwolenie	Rozszerzony obszar użytkowania	Odnówione zezwolenie dla typu pojazdu
7	W sprawozdaniach jednostek oceniających zgodność (art. 15 dyrektywy (UE) 2016/797) sprawdzeniu podlegają następujące elementy: 7.1. zgodność z deklaracjami weryfikacji WE i certyfikatami WE. 7.2. Uchybienia i przypadki niezgodności (w stosownych przypadkach) są zidentyfikowane 7.3. Warunki użytkowania i inne ograniczenia są należycie zidentyfikowane i zgodne z warunkami wskazanymi we wniosku o zezwolenie 7.4. Dowody potwierdzające wykorzystane przez jednostki oceniające zgodność są dopasowane do mających zastosowanie etapów oceny opisanych w przepisach krajowych	X	X	X	X
8	Istniejące warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia		X	X	X
9	CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, raport w sprawie oceny bezpieczeństwa (art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) obejmujący pozytywną opinię w sprawie określenia obowiązujących wymogów odnośnie do zasadniczych wymagań „bezpieczeństwa” dotyczących podsystemów i bezpiecznej integracji pomiędzy podsystemami.	X	X	X	
10	CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, raport w sprawie oceny bezpieczeństwa (art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) uwzględniający pozytywną opinię dotyczącą możliwych zmian w ogólnym poziomie bezpieczeństwa pojazdu (znacząca zmiana)		X	X	
11	Zmiany w porównaniu z dopuszczonym typem pojazdu są opisane w wystarczający sposób i dopasowane do CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, raportu w sprawie oceny bezpieczeństwa (art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013)		X		
12	Deklaracje weryfikacji WE i certyfikaty WE są odpowiednio aktualizowane w związku ze zmienionymi/zaktualizowanymi przepisami krajowymi				X
13	Sprawozdania jednostek oceniających zgodność są odpowiednio aktualizowane w związku ze zmienionymi/zaktualizowanymi przepisami: 13.1. uwzględniono zmienione/zaktualizowane przepisy krajowe; 13.2. istnieją dowody, że typ pojazdu w dalszym ciągu spełnia wymagania.				X

DECYZJE

DECYZJA EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO (UE) 2018/546

z dnia 15 marca 2018 r.

w sprawie przekazania uprawnień do przyjmowania decyzji w przedmiocie funduszy własnych (EBC/2018/10)

RADA PREZESÓW EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 575/2013 z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie wymogów ostrożnościowych dla instytucji kredytowych i firm inwestycyjnych, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 648/2012 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 26 ust. 3, art. 28, 29, 77 i 78,

uwzględniając rozporządzenie Rady (UE) nr 1024/2013 z dnia 15 października 2013 r. powierzające Europejskiemu Bankowi Centralnemu szczególne zadania w odniesieniu do polityki związanej z nadzorem ostrożnościowym nad instytucjami kredytowymi ⁽²⁾, w szczególności jego art. 4 ust. 1 lit. d),

uwzględniając decyzję Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2017/933 z dnia 16 listopada 2016 r. w sprawie ogólnych warunków ramowych przekazywania uprawnień decyzyjnych w odniesieniu do instrumentów prawnych związanych z zadaniami nadzorczymi (EBC/2016/40) ⁽³⁾, w szczególności jej art. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (UE) nr 1024/2013 Europejski Bank Centralny (EBC), jako właściwy organ w odniesieniu do istotnych nadzorowanych podmiotów, odpowiada za ocenę, czy emisje instrumentów w kapitale podstawowym Tier I spełniają kryteria określone w rozporządzeniu (UE) nr 575/2013. Istotne nadzorowane podmioty mogą klasyfikować instrumenty kapitałowe jako instrumenty w kapitale podstawowym Tier I jedynie po uzyskaniu uprzedniego pisemnego zezwolenia EBC.
- (2) Zgodnie z wymogiem określonym w art. 26 ust. 3 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 575/2013 Europejski Urząd Nadzoru Bankowego (EUNB) sporządził i regularnie aktualizuje publiczny wykaz wszystkich rodzajów instrumentów, które w każdym państwie członkowskim kwalifikują się jako instrumenty w kapitale podstawowym Tier I. Włączenie danego rodzaju instrumentu do wykazu EUNB oznacza, że spełnia on kryteria kwalifikacji określone w art. 28 lub, w odpowiednich przypadkach, art. 29 rozporządzenia (UE) nr 575/2013. Uwzględniając kontrolę poszczególnych rodzajów instrumentów przez właściwe organy oraz, po dniu 28 czerwca 2013 r., przez EUNB, a także publiczny charakter oraz regularne aktualizacje wykazu EUNB, uzasadnione jest wykorzystanie tego wykazu do wyznaczenia zakresu przekazania uprawnień decyzyjnych zgodnie z art. 26 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 575/2013.
- (3) Zgodnie z motywem 75 rozporządzenia (UE) nr 575/2013 rozporządzenie to nie stanowi przeszkody dla podtrzymywania przez właściwe organy procesów poprzedzających zatwierdzenie w odniesieniu do umów regulujących instrumenty kapitału dodatkowego Tier I i kapitału Tier II. I tak, prawo niektórych państw członkowskich przewiduje takie procesy służące klasyfikacji instrumentów kapitałowych jako instrumentów kapitału dodatkowego Tier I i kapitału Tier II. EBC jest właściwym organem do udzielania takiego zezwolenia istotnym nadzorowanym podmiotom zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (UE) nr 1024/2013.
- (4) EBC jest także odpowiedzialny, zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (UE) nr 1024/2013, za udzielanie uprzednich zezwoleń istotnym nadzorowanym podmiotom na obniżenie, wykup lub odkup instrumentów w kapitale podstawowym Tier I emitowanych przez te podmioty w sposób dozwolony mający zastosowanie prawem krajowym oraz na przeprowadzenie wezwania do sprzedaży, wykupu, spłaty lub odkupu instrumentów dodatkowych w Tier I lub instrumentów w Tier II przed ich terminem zapadalności.
- (5) Dokonując oceny wniosków istotnych nadzorowanych podmiotów o wydanie uprzedniego zezwolenia na obniżenie funduszy własnych, EBC stosuje art. 78 rozporządzenia (UE) nr 575/2013 i sekcję 2 rozdziału IV rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 241/2014 ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 176 z 27.6.2013, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 287 z 29.10.2013, s. 63.

⁽³⁾ Dz.U. L 141 z 1.6.2017, s. 14.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 241/2014 z dnia 7 stycznia 2014 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 575/2013 w odniesieniu do regulacyjnych standardów technicznych dotyczących wymogów w zakresie funduszy własnych obowiązujących instytucje (Dz.U. L 74 z 14.3.2014, s. 8).

- (6) EBC, jako właściwy organ, każdego roku ma obowiązek przyjmować znaczną liczbę decyzji w przedmiocie funduszy własnych. W celu usprawnienia procesu decyzyjnego konieczna jest decyzja w sprawie przekazania uprawnień w związku z przyjmowaniem takich decyzji. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej uznał udzielanie upoważnień za konieczne w celu umożliwienia instytucji, do której należy przyjmowanie znacznej liczby decyzji, wykonywania nałożonych na nią obowiązków. Uznał on także potrzebę zapewnienia efektywności działania organom decyzyjnym za zasadę właściwą każdemu systemowi instytucjonalnemu ⁽¹⁾.
- (7) Przekazywanie uprawnień decyzyjnych powinno być ograniczone i proporcjonalne, a zakres delegacji powinien być jasno określony.
- (8) Decyzja (UE) 2017/933 (EBC/2016/40) określa procedurę przyjmowania decyzji w sprawie przekazania uprawnień dotyczących nadzoru oraz osoby, którym uprawnienia decyzyjne mogą być przekazywane. Decyzja ta nie wpływa na wykonywanie przez EBC jego zadań nadzorczych i pozostaje bez uszczerbku dla kompetencji Rady ds. Nadzoru w zakresie przedstawiania Radzie Prezesów finalnych projektów decyzji.
- (9) W przypadku niespełnienia określonych w niniejszej decyzji kryteriów przyjęcia decyzji delegowanej decyzje powinny być przyjmowane zgodnie z procedurą opartą na braku sprzeciwu wskazaną w art. 26 ust. 8 rozporządzenia (UE) nr 1024/2013 i art. 13g decyzji EBC/2004/2 ⁽²⁾. Ponadto procedura oparta na braku sprzeciwu powinna zostać zastosowana także wówczas, gdy kierownicy jednostek organizacyjnych mają wątpliwości dotyczące spełniania kryteriów oceny w odniesieniu do decyzji w przedmiocie funduszy własnych z uwagi na niewystarczające informacje przekazane przez istotny nadzorowany podmiot lub złożoność oceny.
- (10) Decyzje nadzorcze EBC mogą być przedmiotem przeglądu administracyjnego zgodnie z art. 24 rozporządzenia (UE) nr 1024/2013 oraz zgodnie z bardziej szczegółowymi postanowieniami zawartymi w decyzji EBC/2014/16 ⁽³⁾. W przypadku takiego przeglądu administracyjnego Rada ds. Nadzoru powinna wziąć pod uwagę opinię Administracyjnej Rady Odwoławczej i przekazać Radzie Prezesów nowy projekt decyzji do przyjęcia zgodnie z procedurą opartą na braku sprzeciwu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Definicje

Użyte w niniejszej decyzji określenia oznaczają:

- 1) „decyzja w przedmiocie funduszy własnych” – decyzję EBC w sprawie uprzedniego zezwolenia na klasyfikację instrumentu jako instrumentu w kapitale podstawowym Tier I, instrumentu dodatkowego w Tier I lub instrumentu w Tier II oraz na obniżenie funduszy własnych;
- 2) „obniżenie funduszy własnych” – każde działanie, o którym mowa w art. 77 rozporządzenia (UE) nr 575/2013;
- 3) „obniżenie z zastąpieniem” – obniżenie funduszy własnych zgodnie z art. 78 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 575/2013;
- 4) „obniżenie bez zastąpienia” – obniżenie funduszy własnych zgodnie z art. 78 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 575/2013;
- 5) „wykaz EUNB” – wykaz sporządzany, prowadzony i publikowany ⁽⁴⁾ przez EUNB na podstawie art. 26 ust. 3 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 575/2013, obejmujący wszystkie rodzaje instrumentów kapitałowych w każdym z państw członkowskich kwalifikujących się jako instrumenty w kapitale podstawowym Tier I na podstawie informacji uzyskanych od każdego z właściwych organów;
- 6) „instrument w kapitale podstawowym Tier I”, „instrument dodatkowy w Tier I” i „instrument w Tier II” – instrument kwalifikujący się odpowiednio jako instrument w kapitale podstawowym Tier I, instrument dodatkowy w Tier I i instrument w Tier II zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 575/2013;
- 7) „instrument zastępujący” – instrument kapitałowy zastępujący instrument kapitałowy mający być przedmiotem obniżenia, odkupu, wezwania do sprzedaży lub wykupu w rozumieniu art. 78 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 575/2013;

⁽¹⁾ Sprawa AKZO Chemie przeciwko Komisji, 5/85, ECLI:EU:C:1986:328, pkt 37, oraz sprawa Carmine Salvatore Tralli przeciwko EBC, C-301/02 P, ECLI:EU:C:2005:306, pkt 59.

⁽²⁾ Decyzja EBC/2004/2 z dnia 19 lutego 2004 r. przyjmująca Regulamin Europejskiego Banku Centralnego (Dz.U. L 80 z 18.3.2004, s. 33).

⁽³⁾ Decyzja EBC/2014/16 z dnia 14 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia Administracyjnej Rady Odwoławczej i jej regulaminu operacyjnego (Dz.U. L 175 z 14.6.2014, s. 47).

⁽⁴⁾ Publikowany na stronie internetowej EUNB pod adresem: www.eba.europa.eu.

- 8) „instrument zastępowany” – instrument kapitałowy mający być przedmiotem działania, o którym mowa w art. 77 rozporządzenia (UE) nr 575/2013, i zastępowany instrumentem zastępującym w ramach obniżenia z zastąpieniem, zgodnie z art. 78 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 575/2013;
- 9) „współczynnik kapitału podstawowego Tier I”, „współczynnik kapitału Tier I” i „łączny współczynnik kapitałowy” – odpowiednio współczynnik kapitału podstawowego Tier I, współczynnik kapitału Tier I i łączny współczynnik kapitałowy, zgodnie z art. 92 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 575/2013;
- 10) „decyzja SREP” – decyzję, która została przyjęta przez EBC na podstawie art. 16 rozporządzenia (UE) nr 1024/2013 w następstwie corocznego procesu przeglądu i oceny nadzorczej w rozumieniu art. 97 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/36/UE ⁽¹⁾ i która ustanawia wymogi ostrożnościowe;
- 11) „decyzja w sprawie przekazania uprawnień” i „decyzja delegowana” – odpowiednio decyzję w sprawie przekazania uprawnień i decyzję delegowaną w rozumieniu art. 3 pkt 2 i 4 decyzji (UE) 2017/933 (EBC/2016/40);
- 12) „kierownicy jednostek organizacyjnych” – kierowników jednostek organizacyjnych EBC, którym przekazywane są uprawnienia do przyjmowania decyzji w przedmiocie funduszy własnych;
- 13) „procedura oparta na braku sprzeciwu” – procedurę określoną w art. 26 ust. 8 rozporządzenia (UE) nr 1024/2013 i bardziej szczegółowo opisaną w art. 13g decyzji EBC/2004/2;
- 14) „decyzja odmowna” – decyzję, na mocy której nie udziela się zezwolenia lub nie udziela się zezwolenia w zakresie w pełni zgodnym z żądaniem istotnego nadzorowanego podmiotu. Decyzję zawierającą postanowienia dodatkowe, takie jak warunki lub zobowiązania, uznaje się za decyzję odmowną, chyba że takie dodatkowe postanowienia:
a) zapewniają spełnianie przez nadzorowany podmiot wymogów odpowiednich unijnych przepisów prawa, o których mowa w art. 3 ust. 4, art. 4 ust. 3 i art. 5 ust. 6, i zostały uzgodnione na piśmie; lub b) stanowią jedynie powtórzenie jednego lub większej liczby obowiązujących wymogów, z którymi dana instytucja ma obowiązek zapewnić zgodność na podstawie postanowień, o których mowa w art. 3 ust. 4, art. 4 ust. 3 i art. 5 ust. 6, lub też określają obowiązek zapewnienia informacji dotyczących spełniania jednego lub większej liczby takich wymogów;
- 15) „istotny nadzorowany podmiot” – istotny nadzorowany podmiot w rozumieniu art. 2 pkt 16 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 468/2014 (EBC/2014/17) ⁽²⁾.

Artykuł 2

Przekazanie uprawnień w zakresie decyzji w przedmiocie funduszy własnych

1. Zgodnie z art. 4 decyzji (UE) 2017/933 (EBC/2016/40) Rada Prezesów niniejszym przekazuje uprawnienia do przyjmowania decyzji w przedmiocie: a) uprzedniego zezwolenia na klasyfikację instrumentów kapitałowych jako instrumentów w kapitale podstawowym Tier I zgodnie z art. 26 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 575/2013; b) uprzedniego zezwolenia na klasyfikację instrumentów kapitałowych jako instrumentów dodatkowych w Tier I lub instrumentów w Tier II, w przypadkach gdy jest to wymagane przez prawo krajowe; i c) uprzedniego zezwolenia na obniżenie funduszy własnych na podstawie art. 77 rozporządzenia (UE) nr 575/2013 – kierownikom jednostek organizacyjnych wyznaczonym przez Zarząd zgodnie z art. 5 tej decyzji.
2. Decyzje w przedmiocie funduszy własnych, o których mowa w ust. 1, przyjmowane są na mocy decyzji delegowanej w przypadku spełnienia kryteriów przyjmowania decyzji delegowanych zgodnie z art. 3, 4 i 5.
3. Decyzji w przedmiocie funduszy własnych nie przyjmuje się na mocy decyzji delegowanej, gdy z uwagi na niewystarczające informacje lub złożoność oceny konieczne jest, aby były one przyjęte zgodnie z procedurą opartą na braku sprzeciwu.

Artykuł 3

Kryteria przyjmowania decyzji delegowanych w przedmiocie uprzedniego zezwolenia na klasyfikację instrumentów jako instrumentów w kapitale podstawowym Tier I

1. Decyzje w przedmiocie klasyfikacji instrumentów kapitałowych jako instrumentów w kapitale podstawowym Tier I podejmuje się na mocy decyzji delegowanej, jeżeli rodzaj instrumentu, którego dotyczy wniosek o uprzednie zezwolenie, w momencie otrzymania wniosku przez EBC znajdował się w wykazie EUNB.
2. Na mocy decyzji delegowanej nie przyjmuje się decyzji odmownych oraz decyzji na podstawie art. 31 rozporządzenia (UE) nr 575/2013.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/36/UE z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie warunków dopuszczenia instytucji kredytowych do działalności oraz nadzoru ostrożnościowego nad instytucjami kredytowymi i firmami inwestycyjnymi, zmieniająca dyrektywę 2002/87/WE i uchylająca dyrektywy 2006/48/WE oraz 2006/49/WE (Dz.U. L 176 z 27.6.2013, s. 338).

⁽²⁾ Rozporządzenie (UE) nr 468/2014 Europejskiego Banku Centralnego z dnia 16 kwietnia 2014 r. ustanawiające ramy współpracy pomiędzy Europejskim Bankiem Centralnym a właściwymi organami krajowymi oraz wyznaczonymi organami krajowymi w ramach Jednolitego Mechanizmu Nadzorczo (rozporządzenie ramowe w sprawie Jednolitego Mechanizmu Nadzorczo) (EBC/2014/17) (Dz.U. L 141 z 14.5.2014, s. 1).

3. Gdy, zgodnie z ust. 1 i 2, decyzja w przedmiocie klasyfikacji instrumentów kapitałowych jako instrumentów w kapitale podstawowym Tier I nie może być przyjęta na mocy decyzji delegowanej, jest ona przyjmowana zgodnie z procedurą opartą na braku sprzeciwu.

4. Oceny klasyfikacji instrumentów kapitałowych jako instrumentów w kapitale podstawowym Tier I dokonuje się zgodnie z art. 27, 28 i 29 rozporządzenia (UE) nr 575/2013 oraz art. 4–11 rozporządzenia delegowanego (UE) nr 241/2014.

Artykuł 4

Kryteria przyjmowania decyzji delegowanych w przedmiocie uprzedniego zezwolenia na klasyfikację instrumentów jako instrumentów dodatkowych w Tier I lub instrumentów w Tier II

1. W przypadku gdy prawo krajowe wymaga uprzedniego zezwolenia, decyzje w przedmiocie uprzedniego zezwolenia na klasyfikację instrumentów jako instrumentów dodatkowych w Tier I lub instrumentów w Tier II podejmowane są na mocy decyzji delegowanej.

2. Na mocy decyzji delegowanej nie przyjmuje się decyzji odmownych, które przyjmowane są zgodnie z procedurą opartą na braku sprzeciwu.

3. Oceny klasyfikacji instrumentów kapitałowych jako instrumentów dodatkowych w Tier I lub instrumentów w Tier II dokonuje się zgodnie z art. 52–54 i 63 rozporządzenia (UE) nr 575/2013 oraz art. 8, 9 i 20–24a rozporządzenia delegowanego (UE) nr 241/2014.

Artykuł 5

Kryteria przyjmowania decyzji delegowanych w przedmiocie uprzedniego zezwolenia na obniżenie funduszy własnych

1. Decyzje w przedmiocie uprzedniego zezwolenia na obniżenie funduszy własnych podejmuje się na mocy decyzji delegowanej w przypadku spełnienia warunków, o których mowa w ust. 2 lub 3.

2. W przypadku obniżenia z zastąpieniem decyzje podejmuje się na mocy decyzji delegowanych, jeżeli:

- a) instrument zastępujący jest instrumentem w kapitale podstawowym Tier I o zagregowanej wartości nominalnej równej przynajmniej nominalnej wartości instrumentu zastępowanego; lub
- b) instrument zastępujący jest instrumentem dodatkowym w Tier I o zagregowanej wartości nominalnej równej przynajmniej nominalnej wartości instrumentu zastępowanego, jeżeli instrument zastępowany jest instrumentem dodatkowym w Tier I; lub
- c) instrument zastępujący jest instrumentem dodatkowym w Tier I lub instrumentem w Tier II o zagregowanej wartości nominalnej równej przynajmniej nominalnej wartości instrumentu zastępowanego, jeżeli instrument zastępowany jest instrumentem w Tier II.

3. W przypadku obniżenia bez zastąpienia decyzje podejmuje się na mocy decyzji delegowanych, jeżeli:

- a) po obniżeniu fundusze przekraczają oraz szacuje się, że przez przynajmniej trzy lata obrachunkowe po dacie wniosku nadal będą przekraczać, poziom odpowiadający sumie wymogów określonych w art. 92 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 575/2013, wymogu utrzymywania funduszy własnych na poziomie zgodnym z art. 16 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 1024/2013, wymogu połączonego bufora w rozumieniu art. 128 pkt 6 dyrektywy 2013/36/UE oraz wytycznych kapitałowych w ramach filaru II określonych w ostatniej dostępnej decyzji SREP; oraz
- b) wpływ obniżenia na współczynnik kapitału podstawowego Tier I, współczynnik kapitału Tier I oraz łączny współczynnik kapitałowy jest niższy niż 100 punktów bazowych.

4. Decyzji odmownych nie przyjmuje się w postaci decyzji delegowanej.

5. W przypadku gdy, zgodnie z ust. 1–4, decyzja w przedmiocie obniżenia funduszy własnych nie może być przyjęta w postaci decyzji delegowanej, jest ona przyjmowana zgodnie z procedurą opartą na braku sprzeciwu.

6. Oceny obniżenia funduszy własnych dokonuje się zgodnie z art. 78 rozporządzenia (UE) nr 575/2013 oraz sekcją 2 rozdziału IV rozporządzenia delegowanego (UE) nr 241/2014.

*Artykuł 6***Przepis przejściowy**

Niniejsza decyzja nie ma zastosowania do wniosków złożonych EBC przed jej wejściem w życie.

*Artykuł 7***Wejście w życie**

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

Sporządzono we Frankfurcie nad Menem dnia 15 marca 2018 r.

Mario DRAGHI
Prezes EBC

DECYZJA EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO (UE) 2018/547**z dnia 27 marca 2018 r.****w sprawie wyznaczenia kierowników jednostek organizacyjnych przyjmujących decyzje delegowane w przedmiocie funduszy własnych (EBC/2018/11)**

ZARZĄD EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając Statut Europejskiego Systemu Banków Centralnych i Europejskiego Banku Centralnego, w szczególności art. 11 ust. 6,

uwzględniając decyzję Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2017/933 z dnia 16 listopada 2016 r. w sprawie ogólnych warunków ramowych przekazywania uprawnień decyzyjnych w odniesieniu do instrumentów prawnych związanych z zadaniami nadzorczymi (EBC/2016/40) ⁽¹⁾, w szczególności art. 4 oraz 5,

uwzględniając decyzję Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2018/546 z dnia 15 marca 2018 r. w sprawie przekazania uprawnień do przyjmowania decyzji w przedmiocie funduszy własnych (EBC/2018/10) ⁽²⁾, w szczególności art. 2,

uwzględniając decyzję EBC/2004/2 z dnia 19 lutego 2004 r. przyjmującą Regulamin Europejskiego Banku Centralnego ⁽³⁾, w szczególności art. 10,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu umożliwienia przyjmowania przez Europejski Bank Centralny (EBC) znacznej liczby decyzji w ramach wykonywania przez EBC zadań nadzorczych, ustanowiono procedurę przyjmowania szczególnych decyzji delegowanych.
- (2) Decyzja delegująca nabiera skuteczności po przyjęciu przez Zarząd decyzji dokonującej wyznaczenia jednego lub większej liczby kierowników jednostek organizacyjnych, którzy będą przyjmowali decyzje delegowane na podstawie decyzji delegującej.
- (3) Dokonując wyznaczenia kierowników jednostek organizacyjnych, Zarząd powinien uwzględnić wagę decyzji delegującej oraz liczbę adresatów, do których kierowane są decyzje delegowane.
- (4) Przewodniczący Rady ds. Nadzoru otrzymał wniosek o wydanie opinii w sprawie kierowników jednostek organizacyjnych, na których delegowane powinno zostać uprawnienie do przyjmowania decyzji w przedmiocie funduszy własnych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1**Decyzje delegowane w przedmiocie funduszy własnych**

Decyzje delegowane przyjmowane zgodnie z art. 2 decyzji (UE) 2018/546 (EBC/2018/10) są przyjmowane przez jednego z następujących kierowników jednostek organizacyjnych:

- a) dyrektora generalnego Dyrekcji Generalnej ds. Nadzoru Mikroostrożnościowego I – jeżeli nadzór nad właściwym nadzorowanym podmiotem lub grupą prowadzony jest przez Dyрекcję Generalną ds. Nadzoru Mikroostrożnościowego I;
- b) dyrektora generalnego Dyrekcji Generalnej ds. Nadzoru Mikroostrożnościowego II – jeżeli nadzór nad właściwym nadzorowanym podmiotem lub grupą prowadzony jest przez Dyрекcję Generalną ds. Nadzoru Mikroostrożnościowego II; lub
- c) pod nieobecność któregoś z dyrektorów generalnych – przez ich odpowiednich zastępców.

⁽¹⁾ Dz.U. L 141 z 1.6.2017, s. 14.

⁽²⁾ Zob. s. 105 niniejszego Dziennika Urzędowego.

⁽³⁾ Dz.U. L 80 z 18.3.2004, s. 33.

*Artykuł 2***Wejście w życie**

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

Sporządzono we Frankfurcie nad Menem dnia 27 marca 2018 r.

Mario DRAGHI
Prezes EBC

SPROSTOWANIA

Sprostowanie do rozporządzenia Rady (UE) 2018/120 z dnia 23 stycznia 2018 r. ustalającego uprawnienia do połowów na rok 2018 w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb, mające zastosowanie w wodach Unii oraz – dla unijnych statków rybackich – w niektórych wodach nienależących do Unii, a także zmieniającego rozporządzenie (UE) 2017/127

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 27 z dnia 31 stycznia 2018 r.)

Strona 56, załącznik IA „Cieśnina Skagerrak, cieśnina Kattegat, podobszary ICES 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12 i 14, wody Unii obszarów CECAF, wody Gujany Francuskiej”, wpis dotyczący błękitka *Micromesistius poutassou* w wodach Unii i wodach międzynarodowych obszarów 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8a, 8b, 8d, 8e, 12 i 14 (WHB/1X14):

zamiast: „Portugalia 4 826 ⁽¹⁾ ⁽³⁾”,

powinno być: „Portugalia 4 826 ⁽¹⁾ ⁽³⁾”.

Sprostowanie do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/208 z dnia 8 grudnia 2014 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 w odniesieniu do wymogów dotyczących bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów do celów homologacji pojazdów rolniczych i leśnych

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 42 z dnia 17 lutego 2015 r.)

1. Strona 32, załącznik XII pkt 1.9 zdanie pierwsze:

zamiast: „światło główne, które może być częściowo lub całkowicie ukryte, gdy nie jest używane”,

powinno być: „reflektor, który może być częściowo lub całkowicie ukryty, gdy nie jest używany”.

2. Strona 32, załącznik XII pkt 1.9 zdanie drugie; str. 43, załącznik XII pkt 6.1.5:

zamiast: „światła głównego”,

powinno być: „reflektora”.

3. Strona 32, załącznik XII pkt 1.14:

zamiast: „światło stopu”,

powinno być: „światło hamowania”.

4. Strona 33, załącznik XII pkt 1.29 akapit pierwszy zdanie pierwsze:

zamiast: „światła przednich”,

powinno być: „reflektorów”.

5. Strona 33, załącznik XII pkt 1.29 akapit drugi zdanie drugie:

zamiast: „reflektora”,

powinno być: „odbłyśnika”.

6. Strona 36, załącznik XII pkt 2.4 akapit pierwszy:
zamiast: „urządzenia odbłaskowego lub światła odbłaskowego”,
powinno być: „światła odbłaskowego”.
7. Strona 36, załącznik XII pkt 2.4 akapit drugi:
zamiast: „urządzenia odbłaskowego”,
powinno być: „światła odbłaskowego”.
8. Strona 38, załącznik XII pkt 5.8.1.2:
zamiast: „światel stopu”,
powinno być: „światel hamowania”.
9. Strona 38, załącznik XII pkt 5.8.1.3; strona 59, załącznik XII pkt 6.18.9 akapit pierwszy:
zamiast: „światła stopu”,
powinno być: „światła hamowania”.
10. Strona 40, załącznik XII pkt 5.13.1.1:
zamiast: „światel pozycyjnych”,
powinno być: „przednich światel pozycyjnych”.
11. Strona 40, załącznik XII pkt 5.15.1:
zamiast: „przednie światła drogowe”,
powinno być: „światła drogowe”.
12. Strona 40, załącznik XII pkt 5.15.2:
zamiast: „przednie światła mijania”,
powinno być: „światła mijania”.
13. Strona 41, załącznik XII pkt 5.15.13 i pkt 5.15.19; strona 59, załącznik XII pkt 6.18.9 akapit pierwszy:
zamiast: „światłem stopu”,
powinno być: „światłem hamowania”.
14. Strona 42, załącznik XII pkt 5.16.5 zdanie pierwsze; strona 44, załącznik XII pkt 6.2.5 akapit piąty i pkt 6.2.6.2.1:
zamiast: „światel głównych”,
powinno być: „reflektorów”.
15. Strona 42, załącznik XII pkt 5.16.5 zdanie drugie:
zamiast: „światła główne”,
powinno być: „reflektory”.
16. Strona 42, załącznik XII pkt 5.21:
zamiast: „urządzenia odbłaskowe”,
powinno być: „światła odbłaskowe”.

17. Strona 43, załącznik XII pkt 6.1.6 akapit drugi:

zamiast: „Poza urządzeniami koniecznymi dla utrzymania prawidłowego ustawienia oraz gdy istnieją dwie pary świateł drogowych, jedna para składająca się ze świateł głównych pełniących tylko funkcje świateł drogowych może obracać się wokół osi zbliżonej do pionowej, zgodnie z kątem skrętu kół przednich.”,

powinno być: „Poza urządzeniami koniecznymi do utrzymania prawidłowego ustawienia oraz gdy istnieją dwie pary świateł drogowych, jedna para składająca się z reflektorów pełniących tylko funkcje świateł drogowych może obracać się wokół osi zbliżonej do pionowej, zgodnie z kątem skrętu kół przednich.”.

18. Strona 43, załącznik XII pkt 6.1.9.2:

zamiast: „Powyższe natężenie maksymalne uzyskuje się przez zsumowanie poszczególnych maksymalnych wartości odniesienia podanych na światłach głównych. Każdemu światłu głównemu symbolem »R« lub »CR« nadaje się wartość odniesienia równą »10«.”,

powinno być: „Powyższe natężenie maksymalne uzyskuje się przez zsumowanie poszczególnych maksymalnych wartości odniesienia podanych na reflektorach. Każdemu reflektorowi oznaczonemu symbolem »R« lub »CR« nadaje się wartość odniesienia równą »10«.”.

19. Strona 44, załącznik XII pkt 6.2.4.2.4:

zamiast: „reflektory świateł mijania”,

powinno być: „światła mijania”.

20. Strona 44, załącznik XII pkt 6.2.6.1.1 i pkt 6.2.6.2:

zamiast: „reflektorów świateł mijania”,

powinno być: „światła mijania”.

21. Strona 45, załącznik XII pkt 6.3.4.2 zdanie drugie:

zamiast: „reflektora światła mijania”,

powinno być: „światła mijania”.

22. Strona 49, załącznik XII pkt 6.7.1 akapit trzeci:

zamiast: „muszą”,

powinno być: „mogą”.

23. Strona 52, załącznik XII pkt 6.9.5 akapit pierwszy:

zamiast: „przednich świateł pozycyjnych”,

powinno być: „tylnych świateł pozycyjnych”.

24. Strona 57, załącznik XII pkt 6.15.5 akapit pierwszy:

zamiast: „na zewnątrz, do przodu i do tyłu”,

powinno być: „do przodu i do tyłu”.

25. Strona 57, załącznik XII pkt 6.17:

zamiast: „tylne światła odbłaskowe”,

powinno być: „przednie światła odbłaskowe”.

Sprostowanie do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1386 z dnia 12 sierpnia 2015 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy wykonawcze do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 223/2014 w odniesieniu do wzorów deklaracji zarządczej, strategii audytu, opinii audytowej i rocznego sprawozdania z kontroli

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 214 z dnia 13 sierpnia 2015 r.)

Strona 23, załącznik IV pkt 10.2 „Wyniki audytów operacji” przypis 5 pod tabelą:

zamiast: „⁽⁵⁾ Odsetek wydatków objętych audytem w stosunku do wydatków zadeklarowanych Komisji w roku odniesienia.”,

powinno być: „⁽⁵⁾ Odsetek wydatków objętych audytem w stosunku do populacji.”.

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL