Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

L 73

Wydanie polskie

Legislacja

Rocznik 63

10 marca 2020

Spis treści

II *Akty o charakterze nieustawodawczym*

ROZPORZĄDZENIA

★ **Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/386 z dnia 9 marca 2020 r. zmieniające załącznik II do decyzji 2007/777/WE w odniesieniu do wykazu krajów trzecich lub ich części, z których dozwolony jest przywóz do Unii produktów mięsnych oraz przetworzonych żołądków, pęcherzy i jelit, oraz zmieniające załącznik II do rozporządzenia (UE) nr 206/2010 w odniesieniu do wykazu krajów trzecich, ich terytoriów lub części, z których dozwolone jest wprowadzanie do Unii świeżego mięsa** [1] 1

★ **Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/387 z dnia 9 marca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (UE) nr 321/2013, (UE) nr 1302/2014 i (UE) 2016/919 w odniesieniu do rozszerzenia obszaru użytkowania i etapów przejściowych** [1] 6

DECYZJE

★ **Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2020/388 z dnia 6 marca 2020 r. ustanawiająca przepisy dotyczące stosowania dyrektywy Rady 90/428/EWG w odniesieniu do odstępstw od zasad zawodów konnych oraz zmieniająca decyzję Komisji 2009/712/WE w zakresie odniesień do przepisów zootechnicznych** *(notyfikowana jako dokument nr C(2020) 1269)* [1] 19

[1] Tekst mający znaczenie dla EOG.

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/386

z dnia 9 marca 2020 r.

zmieniające załącznik II do decyzji 2007/777/WE w odniesieniu do wykazu krajów trzecich lub ich części, z których dozwolony jest przywóz do Unii produktów mięsnych oraz przetworzonych żołądków, pęcherzy i jelit, oraz zmieniające załącznik II do rozporządzenia (UE) nr 206/2010 w odniesieniu do wykazu krajów trzecich, ich terytoriów lub części, z których dozwolone jest wprowadzanie do Unii świeżego mięsa

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Rady 2002/99/WE z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającą przepisy o wymaganiach zdrowotnych dla zwierząt regulujące produkcję, przetwarzanie, dystrybucję oraz wprowadzanie produktów pochodzenia zwierzęcego przeznaczonych do spożycia przez ludzi ([1]), w szczególności jej art. 8 formuła wprowadzająca, art. 8 pkt 1 akapit pierwszy, art. 8 pkt 4 oraz art. 9 ust. 4 lit. c),

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 854/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające szczególne przepisy dotyczące organizacji urzędowych kontroli w odniesieniu do produktów pochodzenia zwierzęcego przeznaczonych do spożycia przez ludzi ([2]), w szczególności jego art. 11 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Decyzją Komisji 2007/777/WE ([3]) ustanowiono między innymi zasady dotyczące zdrowia zwierząt i zdrowia publicznego w odniesieniu do przywozu do Unii oraz tranzytu i składowania w Unii przesyłek niektórych produktów mięsnych oraz przesyłek przetworzonych żołądków, pęcherzy i jelit, które zostały poddane jednemu z procesów obróbki określonych w części 4 załącznika II do wspomnianej decyzji („towary"). Ponadto w części 3 załącznika II do decyzji 2007/777/WE określono wykaz państw trzecich lub ich części, z których dopuszczony jest przywóz do Unii mięsa suszonego/wędzonego w paskach i pasteryzowanych produktów mięsnych, pod warunkiem że towary te zostały poddane jednemu z procesów obróbki określonych w części 4 wspomnianego załącznika.

(2) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 206/2010 ([4]) ustanowiono między innymi wymogi dotyczące świadectw weterynaryjnych obowiązujące przy wprowadzaniu do Unii przesyłek świeżego mięsa zwierząt kopytnych. W części 1 załącznika II do tego rozporządzenia ustanawia się wykaz krajów trzecich, ich terytoriów lub części, z których dozwolony jest przywóz takich przesyłek do Unii, oraz określa się warunki szczegółowe dotyczące wprowadzania tych przesyłek z niektórych krajów trzecich.

([1]) Dz.U. L 18 z 23.1.2003, s. 11.
([2]) Dz.U. L 139 z 30.4.2004, s. 206.
([3]) Decyzja Komisji 2007/777/WE z dnia 29 listopada 2007 ustanawiająca warunki zdrowia zwierząt i zdrowia publicznego oraz wzory świadectw na przywóz z krajów trzecich niektórych produktów mięsnych oraz przetworzonych żołądków, pęcherzy i jelit do spożycia przez ludzi i uchylająca decyzję 2005/432/WE (Dz.U. L 312 z 30.11.2007, s. 49).
([4]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 206/2010 z dnia 12 marca 2010 r. ustanawiające wykazy krajów trzecich, ich terytoriów lub części, upoważnionych do wprowadzania do Unii Europejskiej niektórych zwierząt oraz świeżego mięsa, a także wymogi dotyczące świadectw weterynaryjnych (Dz.U. L 73 z 20.3.2010, s. 1).

(3) Niektóre części Republiki Południowej Afryki zostały wymienione odpowiednio w częściach 1 i 3 załącznika II do decyzji 2007/777/WE jako dopuszczone do przywozu do Unii odpowiednio towarów i mięsa suszonego w paskach.

(4) Niektóre części Republiki Południowej Afryki zostały również wymienione w części 1 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 206/2010 jako dopuszczone do przywozu do Unii przesyłek świeżego mięsa niektórych gospodarskich i dzikich zwierząt kopytnych innych niż zwierzęta koniowate. Jednakże przywóz świeżego mięsa ze zwierząt należących do tych gatunków jest od 2011 r. zawieszony ze względu na występowanie w tej strefie pryszczycy.

(5) W decyzji 2007/777/WE i rozporządzeniu (UE) nr 206/2010 uznano regionalizację państw trzecich. Opis części terytorium Republiki Południowej Afryki opatrzonej kodem „ZA-1", w brzmieniu zmienionym przez władze Republiki Południowej Afryki w związku z wystąpieniem ogniska pryszczycy w 2011 r., o której to części mowa w obu wspomnianych aktach, nie jest już właściwy.

(6) Załącznik do decyzji Komisji 2011/163/UE ([5]) zawiera wykaz państw trzecich, których plany w zakresie kontroli grup pozostałości i substancji występujących u zwierząt i w produktach pochodzenia zwierzęcego przeznaczonych do spożycia przez ludzi zostały zatwierdzone przez Komisję. Przywóz do Unii z Republiki Południowej Afryki produktów mięsnych ze wszystkich gatunków zwierząt, z wyjątkiem produktów z mięsa zwierząt łownych, nie jest dozwolony na mocy tej decyzji, ponieważ Republika Południowej Afryki nie posiada zatwierdzonego planu.

(7) W lutym 2017 r. w Republice Południowej Afryki przeprowadzono audyt Komisji w celu oceny systemu kontroli zdrowia zwierząt stosowanego w tym państwie trzecim, w szczególności w odniesieniu do kontroli dotyczących pryszczycy („audyt Komisji z 2017 r."). Komisja ustaliła, że chociaż system kontroli regulujący produkcję towarów objętych audytem mógłby zasadniczo dawać odpowiednie gwarancje, że towary te są produkowane zgodnie z odpowiednimi wymogami unijnymi, na jego skuteczność negatywny wpływ mają problemy odnotowane podczas jego wdrażania, w szczególności w odniesieniu do przeprowadzania kontroli urzędowych i problemów kadrowych. Ponadto gwarancje zapewniane przez reguły i zasady certyfikacji są ogólnie równoważne z gwarancjami ustanowionymi w prawie Unii, ale stwierdzone niedociągnięcia we wdrażaniu tych reguł i zasad negatywnie wpływają na ich wiarygodność oraz na gwarancje dotyczące niektórych oświadczeń zawartych w świadectwach na potrzeby przywozu do Unii.

(8) Ponieważ przywóz świeżego mięsa i produktów mięsnych ze zwierząt kopytnych z Republiki Południowej Afryki nie jest dozwolony na mocy decyzji 2011/163/UE, a także biorąc pod uwagę ustalenia audytu Komisji z 2017 r., a w szczególności brak gwarancji dotyczących kontroli urzędowych w odniesieniu do pryszczycy, oraz w celu zachowania jasności i spójności prawodawstwa unijnego, wpis „ZA-1" obejmujący część terytorium Republiki Południowej Afryki powinien zostać usunięty z pozycji dotyczącej Republiki Południowej Afryki w częściach 1 i 3 załącznika II do decyzji 2007/777/WE oraz z wykazu krajów trzecich, z których dopuszczony jest przywóz świeżego mięsa zwierząt kopytnych, ustanowionego w części 1 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 206/2010.

(9) W wyniku wysiłków Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) na rzecz ułatwienia dialogu Ateny i Skopje zawarły w czerwcu 2018 r. porozumienie dwustronne („porozumienie znad Prespy") w celu zmiany stosowanego tymczasowo przez ONZ odniesienia do byłej jugosłowiańskiej republiki Macedonii. Porozumienie to zostało obecnie ratyfikowane przez oba państwa, a Republika Macedonii Północnej oficjalnie powiadomiła UE o jego wejściu w życie.

(10) Należy zatem odpowiednio zmienić załącznik II do decyzji 2007/777/WE oraz załącznik II do rozporządzenia (UE) nr 206/2010.

(11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Roślin, Zwierząt, Żywności i Pasz,

([5]) Decyzja Komisji 2011/163/UE z dnia 16 marca 2011 r. w sprawie zatwierdzenia planów przedłożonych przez państwa trzecie zgodnie z art. 29 dyrektywy Rady 96/23/WE (Dz.U. L 70 z 17.3.2011, s. 40).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku II do decyzji 2007/777/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

W załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 206/2010 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

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 9 marca 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku II do decyzji 2007/777/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w części 1 w pozycji dotyczącej Republiki Południowej Afryki skreśla się wiersz dotyczący terytorium ZA-1;

2) w części 2 wprowadza się następujące zmiany:

   a) pozycję dotyczącą Byłej Jugosłowiańskiej Republiki Macedonii zastępuje się pozycją dotyczącą Macedonii Północnej w brzmieniu:

„MK	Republika Macedonii Północnej	A	A	B	A	A	XXX	A	B	B	XXX	A	XXX	XXX”

   b) skreśla się przypis (**) odpowiadający pozycji dotyczącej Byłej Jugosłowiańskiej Republiki Macedonii;

3) w części 3 w pozycji dotyczącej Republiki Południowej Afryki skreśla się wiersz dotyczący terytorium ZA-1.

ZAŁĄCZNIK II

W części 1 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 206/2010 wprowadza się następujące zmiany:

— w pozycji dotyczącej Republiki Południowej Afryki skreśla się wiersz dotyczący terytorium ZA-1.

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/387

z dnia 9 marca 2020 r.

zmieniające rozporządzenia (UE) nr 321/2013, (UE) nr 1302/2014 i (UE) 2016/919 w odniesieniu do rozszerzenia obszaru użytkowania i etapów przejściowych

(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. 5 ust. 11,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Zgodnie z art. 54 ust. 2 i 3 dyrektywy (UE) 2016/797 pojazdy dopuszczone do eksploatacji przed dniem 15 czerwca 2016 r. mają uzyskać nowe zezwolenie na wprowadzenie do obrotu zgodnie z art. 21 tej dyrektywy, zanim będą mogły być eksploatowane w sieci lub sieciach, które nie są jeszcze objęte ich pierwotnym zezwoleniem. Takie pojazdy muszą zatem być zgodne z obowiązującymi technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI) lub być uprawnione do niestosowania tych TSI zgodnie z art. 7 ust. 1 tej dyrektywy. Jednocześnie jednym z celów dyrektywy (UE) 2016/797 jest usprawnienie i harmonizacja procedur udzielania zezwoleń na szczeblu Unii w celu ułatwienia swobodnego przepływu pojazdów. W tym celu pkt 7.6.1 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 321/2013 ([2]) oraz pkt 7.5.2.3 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014 ([3]) wymagają opracowania przepisów dotyczących elastyczności w odniesieniu do zgodności z wymogami TSI. Przepisy te mają na celu ustalenie, który poziom elastyczności może zostać przyznany w przypadku rozszerzenia obszaru użytkowania pojazdów dopuszczonych do eksploatacji przed dniem 15 czerwca 2016 r., przy spełnieniu zasadniczych wymagań i utrzymaniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa oraz – o ile jest to racjonalnie wykonalne – jego poprawie. W związku z tym rozporządzenia te należy odpowiednio zmienić. Przepis dotyczący „rozszerzenia obszaru użytkowania" obejmuje również przypadek pojazdów, które wymagają modyfikacji w celu zapewnienia zgodności technicznej z nową siecią lub nowymi sieciami; w takim przypadku niezmienione części pojazdu pozostają zatwierdzone zgodnie z poprzednim zezwoleniem. Nadal obowiązują restrykcje i ograniczenia poprzedniego zezwolenia. Z tych samych powodów należy również przewidzieć takie wyjaśnienie w odniesieniu do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 ([4]).

(2) Istnieją rozbieżne podejścia wśród jednostek notyfikowanych i podmiotów udzielających zezwolenia w sektorze kolejowym w odniesieniu do stosowania różnych przepisów przejściowych określonych w pkt 7.1.1.2–7.1.1.8 i pkt 7.1.3.1 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014. Podobnie w sektorze kolejowym istnieją rozbieżne podejścia w odniesieniu do okresu ważności certyfikatów badania typu lub projektu WE w przypadku zmian w istniejącym typie taboru, jak określono w pkt 7.2.2.2 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 321/2013 oraz w pkt 7.1.2.2 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014. Ponadto dalsza harmonizacja mająca na celu zmniejszenie rozbieżności w stosunku do systemu docelowego ma zasadnicze znaczenie dla zmniejszenia kosztów kolei oraz zapewnienia ich interoperacyjności i konkurencyjności. Należy zatem zmienić wyżej wymienione przepisy, aby uniknąć rozbieżnego stosowania tych przepisów przejściowych i okresów ważności certyfikatów, natomiast w przypadku przyszłych okresów przejściowych należy koncentrować się na konkretnych wymogach mających duży wpływ na bieżące projekty, a nie na udzielaniu ogólnych zwolnień, tak aby doprowadzić do terminowego zmniejszenia rozbieżności w stosunku do systemu docelowego, przy jednoczesnym zapewnieniu niezbędnej dla sektora przewidywalności i pewności prawa. Należy to osiągnąć w ramach pakietu dotyczącego przeglądu TSI „Kolej cyfrowa i ekologiczne przewozy towarowe" (przegląd w 2022 r.), w odniesieniu do którego Komisja w dniu 24 stycznia 2020 r. zwróciła się z wnioskiem do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej.

([1]) Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44.

([2]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor — wagony towarowe" systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2006/861/WE (Dz.U. L 104 z 12.4.2013, s. 1).

([3]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski" systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228).

([4]) Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie" systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 158 z 15.6.2016, s. 1).

(3) Ponadto państwa członkowskie i sektor stwierdziły pewne błędy techniczne i redakcyjne w niektórych z tych rozporządzeń, a Republika Słowacka stwierdziła, że ogólny przypadek szczególny określony w pkt 7.3.2.1 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 321/2013 (TSI „Wagony towarowe") powinien mieć również zastosowanie do sieci o szerokości toru 1 520 mm. Błędy te należy sprostować.

(4) Zgodnie z decyzją (UE) 2017/1474 w TSI należy określić, czy konieczna jest ponowna notyfikacja jednostek oceniających zgodność, które już zostały notyfikowane na podstawie poprzedniej wersji danej TSI, oraz czy stosuje się uproszczony proces notyfikacji. Niniejsze rozporządzenie wprowadza ograniczone zmiany, zatem nie powinna być konieczna ponowna notyfikacja jednostek, które już zostały notyfikowane na podstawie poprzedniej wersji danej TSI.

(5) Niniejsze rozporządzenie zmienia TSI, aby osiągnąć większą interoperacyjność w ramach unijnego systemu kolei, poprawić i rozwinąć międzynarodowy transport kolejowy, przyczynić się do stopniowego tworzenia rynku wewnętrznego i uzupełnić TSI w celu spełnienia wymagań zasadniczych. Umożliwia to osiągnięcie celów i spełnienie zasadniczych wymagań dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE ([5]) i dyrektywy (UE) 2016/797. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno być bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich, w tym w państwach członkowskich, które zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 powiadomiły Agencję i Komisję, że przedłużyły okres transpozycji i w związku z tym nadal stosują dyrektywę 2008/57/WE najpóźniej do dnia 15 czerwca 2020 r. Jednostki notyfikowane działające na podstawie dyrektywy 2008/57/WE w państwach członkowskich, które przedłużyły okres transpozycji, powinny mieć możliwość wydawania certyfikatu „WE" zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, o ile dyrektywa 2008/57/WE ma zastosowanie w państwie członkowskim, w którym mają one siedzibę.

(6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 51 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w TSI „Wagony towarowe"

W rozporządzeniu (UE) nr 321/2013 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) jeżeli obszar użytkowania jest rozszerzony zgodnie z art. 54 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797, zastosowanie mają przepisy pkt 7.2.2.4 załącznika do niniejszego rozporządzenia;";

2) w załączniku wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Zmiany w TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski"

W rozporządzeniu (UE) nr 1302/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 3 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. TSI nie ma zastosowania do istniejącego taboru systemu kolei w Unii, który został dopuszczony do eksploatacji w całej sieci danego państwa członkowskiego lub w jej części do dnia 1 stycznia 2015 r., z wyjątkiem przypadków, gdy

a) podlega on odnowieniu lub modernizacji zgodnie z pkt 7.1.2 załącznika do niniejszego rozporządzenia; lub

b) obszar użytkowania jest rozszerzony zgodnie z art. 54 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797 – zastosowanie mają wówczas przepisy pkt 7.1.4 załącznika do niniejszego rozporządzenia.";

2) w art. 11 ust. 1 akapit drugi formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Stosowane są jednak nadal, nie naruszając przepisów pkt 7.1.1.4–7.1.1.8 załącznika, do:";

3) w załączniku wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

([5]) 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).

Artykuł 3

Zmiany w TSI „Sterowanie”

W rozporządzeniu (UE) 2016/919 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 2 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Niniejszej TSI nie stosuje się do istniejących podsystemów »Sterowanie – urządzenia przytorowe« i »Sterowanie – urządzenia pokładowe« systemu kolejowego już dopuszczonych do eksploatacji w całości lub części sieci kolejowej dowolnego państwa członkowskiego w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, z wyjątkiem przypadków, gdy

a) podsystem podlega odnowieniu lub modernizacji zgodnie z sekcją 7 załącznika do niniejszego rozporządzenia; lub

b) obszar użytkowania jest rozszerzony zgodnie z art. 54 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797 – zastosowanie mają wówczas przepisy pkt 7.4.2.4 załącznika do niniejszego rozporządzenia.”;

2) w załączniku wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 4

Jednostki oceniające zgodność

1. Notyfikacje jednostek oceniających zgodność do celów rozporządzeń (UE) nr 321/2013, (UE) nr 1302/2014 i (UE) 2016/919 pozostają ważne na podstawie tych rozporządzeń zmienionych niniejszym rozporządzeniem.

2. Jednostki oceniające zgodność notyfikowane zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE mogą wydawać certyfikat weryfikacji WE i certyfikat zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności WE zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, o ile dyrektywa 2008/57/WE ma zastosowanie w państwie członkowskim, w którym mają one siedzibę, zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 i najpóźniej do dnia 15 czerwca 2020 r.

Artykuł 5

Wejście w życie

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 9 marca 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 321/2013 wprowadza się następujące zmiany:

1) w pkt 4.2.2.2 dodaje się tytuł „Wytrzymałość jednostki";

2) w pkt 6.1.2.2 pomiędzy akapitem pierwszym i drugim dodaje się akapit w brzmieniu:

„Dozwolone jest alternatywne wykazywanie zgodności zgodnie z pkt 6.1.2.4a.";

3) w pkt 6.1.2.3 przed lit. b) dodaje się akapit w brzmieniu:

„Dozwolone jest alternatywne wykazywanie zgodności zgodnie z pkt 6.1.2.4a.";

4) w pkt 6.1.2.4 na końcu punktu dodaje się akapit w brzmieniu:

„Dozwolone jest alternatywne wykazywanie zgodności zgodnie z pkt 6.1.2.4a.";

5) między pkt 6.1.2.4 i 6.1.2.5 dodaje się pkt 6.1.2.4a w brzmieniu:

„W przypadku gdy normy EN, o których mowa w pkt 6.1.2.2, 6.1.2.3 i 6.1.2.4, nie obejmują proponowanego rozwiązania technicznego, zezwala się na stosowanie innych norm w celu wykazania odpowiednio zgodności zachowania mechanicznego zestawu kołowego, właściwości mechanicznych kół oraz wytrzymałości mechanicznej i charakterystyki zmęczeniowej osi; w takim przypadku jednostka notyfikowana sprawdza, czy normy alternatywne stanowią część technicznie spójnego zbioru norm mających zastosowanie do projektu, budowy i badania zestawów kołowych, zawierającego szczególne wymagania dla zestawów kołowych, kół i osi, obejmujące:

— zestaw kołowy,

— wytrzymałość mechaniczną,

— charakterystykę zmęczeniową,

— dopuszczalne wartości naprężeń,

— właściwości termomechaniczne.

Na potrzeby wyżej wymaganego wykazania zgodności można powoływać się jedynie na normy ogólnodostępne. Weryfikacja przeprowadzona przez jednostkę notyfikowaną zapewnia spójność między metodyką norm alternatywnych, założeniami przyjętymi przez wnioskodawcę, zamierzonym rozwiązaniem technicznym oraz planowanym obszarem stosowania.";

6) w pkt 7.2.2.2 trzy akapity bezpośrednio po tabeli 11a otrzymują brzmienie:

„Aby sporządzić certyfikat badania typu lub projektu WE, jednostka notyfikowana wybrana przez podmiot zarządzający zmianą może odnieść się do:

— pierwotnego certyfikatu badania typu lub projektu WE dla części projektu, które nie uległy zmianie lub które uległy zmianie, ale nie mają wpływu na zgodność podsystemu, o ile jest on nadal ważny (w ciągu 10-letniego okresu fazy B),

— dodatkowego certyfikatu badania typu lub projektu WE (zmieniającego certyfikat pierwotny) w przypadku zmodyfikowanych części projektu, które mają wpływ na zgodność podsystemu z najnowszą wersją niniejszej TSI obowiązującą w danym czasie.

Okres ważności certyfikatu badania typu lub projektu WE dla zmodyfikowanego typu, wariantu typu lub wersji typu jest ograniczony do 10 lat od daty wydania, nie przekraczając 14 lat od daty wyznaczenia jednostki notyfikowanej przez wnioskodawcę dla pierwotnego typu taboru (początek fazy A pierwotnego certyfikatu badania typu lub projektu WE).";

7) w pkt 7.2.2.2 wiersz „4.2.4.3.2.1 Hamulec służbowy" w tabeli 11a otrzymuje brzmienie:

„4.2.4.3.2.1 Hamulec służbowy	Droga hamowania	Zmiana drogi hamowania o więcej niż ± 10 % Uwaga: Można również wykorzystać takie elementy, jak procent masy hamującej (określany również jako współczynnik »lambda« lub »procent masy hamującej«), lub masa hamująca, i za pomocą obliczeń wyprowadzić je z profili opóźnienia (bezpośrednio lub za pośrednictwem drogi hamowania). Dopuszczalna zmiana jest taka sama (± 10 %)	Nie dotyczy
	Maksymalne opóźnienie dla stanu obciążenia »masa projektowa przy normalnym obciążeniu użytkowym przy maksymalnej prędkości konstrukcyjnej«	Zmiana o więcej niż ± 10 % w stosunku do maksymalnego średniego opóźnienia hamowania	Nie dotyczy"

8) w pkt 7.2.2.3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Dodatkowo, oprócz pkt 7.2.2.2, do istniejących jednostek po raz pierwszy dopuszczonych do eksploatacji przed dniem 1 stycznia 2015 r., w przypadku gdy zakres zmiany ma wpływ na parametry podstawowe nieobjęte deklaracją WE, zastosowanie mają poniższe zasady";

9) w pkt 7.2.2.3 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Szczegółowa zasada określona w powyższym akapicie nie ma zastosowania do zmian mających wpływ na parametry podstawowe, sklasyfikowanych zgodnie z art. 21 ust. 12 lit. a), określonych w tabeli 11b. W przypadku takich zmian zgodność z wymogami TSI jest obowiązkowa";

10) dodaje się pkt 7.2.2.4 w brzmieniu:

„7.2.2.4. Zasady dotyczące rozszerzenia obszaru użytkowania istniejących jednostek posiadających zezwolenie zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE lub eksploatowanych przed dniem 19 lipca 2010 r.

1) W przypadku braku pełnej zgodności z niniejszą TSI ppkt 2 ma zastosowanie do jednostek spełniających następujące warunki w momencie składania wniosku o rozszerzenie obszaru ich użytkowania zgodnie z art. 21 ust. 13 dyrektywy (UE) 2016/797:

   1. uzyskały zezwolenie zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE lub rozpoczęto ich eksploatację przed dniem 19 lipca 2010 r.;

   2. są one zarejestrowane z »ważnym« kodem rejestracyjnym »00« w krajowym rejestrze pojazdów zgodnie z decyzją Komisji 2007/756/WE (*) lub w europejskim rejestrze pojazdów zgodnie z decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2018/1614 (**) oraz utrzymywane w stanie umożliwiającym bezpieczną eksploatację zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/779 (***).

   Następujące przepisy dotyczące rozszerzenia obszaru użytkowania mają również zastosowanie w połączeniu z nowym zezwoleniem określonym w art. 14 ust. 3 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/545.

2) Zezwolenie na rozszerzony obszar użytkowania jednostek, o których mowa w pkt 1, opiera się na ewentualnym istniejącym zezwoleniu, zgodności technicznej między jednostką a siecią zgodnie z art. 21 ust. 3 lit. d) dyrektywy (UE) 2016/797 oraz zgodności z zasadniczymi cechami konstrukcyjnymi określonymi w tabeli 11a niniejszej TSI, z uwzględnieniem wszelkich restrykcji lub ograniczeń.

   Wnioskodawca dostarcza »deklarację weryfikacji WE« wraz z dokumentacją techniczną potwierdzającą zgodność z wymogami określonymi w niniejszej TSI lub z przepisami o równoważnym skutku dla każdego parametru podstawowego wymienionego w kolumnie 1 w tabeli 11a niniejszej TSI, za pomocą jednego z poniższych elementów lub ich kombinacji:

   a) zgodność z wymaganiami niniejszej TSI, o których mowa powyżej;

   b) zgodność z odpowiednimi wymaganiami określonymi w poprzedniej TSI, o których mowa powyżej;

c) zgodność z alternatywnymi specyfikacjami uznanymi za mające równoważny skutek w odniesieniu do odpowiednich wymagań określonych w niniejszej TSI, o których mowa powyżej;

d) dowody, że wymagania dotyczące zgodności technicznej z siecią rozszerzonego obszaru użytkowania są równoważne z wymaganiami dotyczącymi zgodności technicznej z siecią, dla której jednostka uzyskała już zezwolenie lub w której jest eksploatowana. Wnioskodawca przedstawia takie dowody, które mogą się opierać na informacjach zawartych w rejestrze infrastruktury kolejowej (RINF).

3) Równoważny wpływ specyfikacji alternatywnych do wymagań niniejszej TSI (pkt 2 lit. c)) oraz równoważność wymagań dotyczących zgodności technicznej z siecią (pkt 2 lit. d)) są uzasadniane i dokumentowane przez wnioskodawcę poprzez stosowanie procesu zarządzania ryzykiem określonego w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 402/2013. Wnioskodawca przedkłada pozytywną ocenę wydaną przez jednostkę oceniającą (dokonującą oceny ryzyka w ramach CSM).

4) Oprócz wymogów, o których mowa w pkt 2, w stosownych przypadkach wnioskodawca dostarcza deklarację weryfikacji »WE« wraz z dokumentacją techniczną potwierdzającą zgodność z następującymi elementami:

a) przypadki szczególne odnoszące się do jakiejkolwiek części rozszerzonego obszaru użytkowania, wymienione w niniejszej TSI, w TSI »Hałas« (rozporządzenie (UE) nr 1304/2014) i w TSI »Sterowanie« (rozporządzenie (UE) 2016/919);

b) przepisy krajowe, o których mowa w art. 13 ust. 2 lit. a), c) i d) dyrektywy (UE) 2016/797, zgłoszone zgodnie z art. 14 tej dyrektywy.

5) Podmiot udzielający zezwolenia udostępnia publicznie za pośrednictwem strony internetowej Agencji szczegółowe informacje dotyczące alternatywnych specyfikacji, o których mowa w pkt 2 lit. c), oraz wymogi dotyczące technicznej zgodności z siecią, o których mowa w pkt 2 lit. d), na podstawie których udzielił on zezwoleń na rozszerzony obszar użytkowania.

6) Jeżeli w przypadku pojazdu, któremu udzielono zezwolenia, skorzystano z niestosowania TSI lub ich części zgodnie z art. 9 dyrektywy 2008/57/WE, wnioskodawca ubiega się o odstępstwo (odstępstwa) w państwach członkowskich rozszerzonego obszaru użytkowania zgodnie z art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797.

7) Zgodnie z art. 54 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 wagony użytkowane na mocy *Regolamento Internazionale Veicoli* (RIV) uznaje się za dopuszczone do eksploatacji zgodnie z warunkami, na jakich były użytkowane, z uwzględnieniem obszaru użytkowania, na którym są eksploatowane. Po modyfikacji, która wymaga wydania nowego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu zgodnie z art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797, w przypadku wagonów, które uzyskały zezwolenie na mocy najnowszej umowy RIV, zachowuje się obszar użytkowania, na którym były eksploatowane, bez dalszych kontroli niezmienionych części.

(*) 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 (Dz.U. L 305 z 23.11.2007, s. 30).

(**) Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/1614 z dnia 25 października 2018 r. ustanawiająca specyfikacje dotyczące rejestrów pojazdów, o których mowa w art. 47 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz zmieniająca i uchylająca decyzję Komisji 2007/756/WE (Dz.U. L 268 z 26.10.2018, s. 53).

(***) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz.U. L 139I z 27.5.2019, s. 360).";

11) w pkt 7.3.2.1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Jednostki kursujące między państwem członkowskim a państwem trzecim z siecią o szerokości toru 1 520 mm: przypadek szczególny Finlandia, Polska, Republika Słowacka i Szwecja.";

12) w pkt 7.3.2.2 lit. a) akapit ostatni otrzymuje brzmienie:

„Jednostki wzajemnie uznawane zgodnie z pkt 7.1.2 i jednostki wyposażone w pokładowe urządzenia do monitorowania stanu łożysk osi są wyłączone z tego przypadku szczególnego. Wyłączenie jednostek zgodnie z pkt 7.1.2 nie ma zastosowania w przypadku stosowania innych metod oceny zgodności zgodnie z pkt 6.1.2.4a.";

13) w pkt 7.3.2.5 tytuł otrzymuje brzmienie:

„7.3.2.5. Charakterystyka zestawów kołowych, kół i osi (pkt 4.2.3.6.2 i 4.2.3.6.3)

Przypadek szczególny Zjednoczone Królestwo dla Wielkiej Brytanii";

14) Pkt 7.6.1 „Zasady dotyczące rozszerzenia obszaru użytkowania istniejących jednostek nieobjętych deklaracją weryfikacji WE" otrzymuje brzmienie:

„7.6.1. *Zasady wdrożenia*

W dniu 24 stycznia 2020 r. Komisja przesłała do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej wniosek o przygotowanie pakietu dotyczącego przeglądu TSI »Kolej cyfrowa i ekologiczne przewozy towarowe« (przegląd z 2022 r.).

Zgodnie z decyzją delegowaną Komisji (UE) 2017/1474 pakiet dotyczący przeglądu TSI »Kolej cyfrowa i ekologiczne przewozy towarowe« zawiera przepisy zmieniające i, w miarę możliwości, upraszczające strategię stosowania TSI w sposób zapewniający stopniowe, ale terminowe zmniejszanie rozbieżności w stosunku do systemu docelowego, przy jednoczesnym zapewnieniu niezbędnej dla sektora przewidywalności i pewności prawa. Przepisy te obejmują przyszłe okresy przejściowe oraz kwestię okresu ważności certyfikatów dla składników interoperacyjności i podsystemów.

Ponadto, mając na uwadze ten sam cel, jakim jest zapewnienie stopniowego, ale terminowego zmniejszania rozbieżności w stosunku do systemu docelowego, przy jednoczesnym zapewnieniu niezbędnej dla sektora przewidywalności i pewności prawa, należy uwzględnić przepisy zapewniające elastyczność w stosowaniu zaktualizowanych wersji norm, w tym wprowadzonych w załączniku I (TSI »Wagony towarowe« z 2019 r.) do rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/776 (*).

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenia Komisji (UE) nr 321/2013, (UE) nr 1299/2014, (UE) nr 1301/2014, (UE) nr 1302/2014, (UE) nr 1303/2014 i (UE) 2016/919 oraz decyzję wykonawczą Komisji 2011/665/UE w odniesieniu do dostosowania do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz realizacji celów szczegółowych określonych w decyzji delegowanej Komisji (UE) 2017/1474 (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 108).";

15) w dodatku C „Dodatkowe warunki nieobowiązkowe" na końcu dodatku dodaje się punkt w brzmieniu:

„C. 20. **Zachowanie dynamiczne podczas jazdy**

Połączenie maksymalnej prędkości eksploatacyjnej i maksymalnego dopuszczalnego niedoboru przechyłki jest określone w tabeli H.1 w normie EN 14363:2016.

Jednostki wyposażone w ustalony układ biegowy zgodnie z rozdziałem 6 normy EN 16235:2013 uznaje się za zgodne z tym wymogiem.".

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) w pkt 4.2.2.5 ppkt 5 tekst „indeks 8, tabela 1, pkt 5" zastępuje się tekstem „indeks 8, tabela 1, pkt 4";

2) w pkt 4.2.2.5 ppkt 6 tekst „indeks 8, tabela 3, pkt 5" zastępuje się tekstem „indeks 8, tabela 2, pkt 5";

3) w pkt 4.2.2.5 ppkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) W ramach niniejszej TSI »prędkość kolizyjna« i »partner kolizji«, gdy scenariusze 1 i 2 są stosowane do lokomotyw wyposażonych w samoczynne końcowe zderzaki-sprzęgi centralne i zdolnych do siły pociągowej na sprzęgu przekraczającej 300 kN opisanych w tabeli 2 w specyfikacji wymienionej w dodatku J-1, indeks 8, to:

— 20 km/h zamiast 36 km/h w przypadku scenariuszy 1 i 2, oraz

— wagon referencyjny opisany w dodatku D zamiast wagonu referencyjnego opisanego w załączniku C.1 do specyfikacji wymienionej w dodatku J-1, indeks 8 dla scenariusza 2.

Uwaga: Tak duża siła pociągowa jest wymagana w przypadku ciężkich lokomotyw towarowych.";

4) w pkt 6.2.3.7 na końcu ppkt 7 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Weryfikacja przeprowadzona przez jednostkę notyfikowaną zapewnia spójność między metodyką norm alternatywnych, założeniami przyjętymi przez wnioskodawcę, zamierzonym rozwiązaniem technicznym oraz planowanym obszarem stosowania.";

5) w pkt 7.1.2.2 ppkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) Aby sporządzić certyfikat badania typu lub projektu WE, jednostka notyfikowana wybrana przez podmiot zarządzający zmianą może odnieść się do:

— pierwotnego certyfikatu badania typu lub projektu WE dla części projektu, które nie uległy zmianie lub które uległy zmianie, ale nie mają wpływu na zgodność podsystemu, o ile jest on nadal ważny (w ciągu 7-letniego okresu fazy B),

— dodatkowego certyfikatu badania typu lub projektu WE (zmieniającego certyfikat pierwotny) w przypadku zmodyfikowanych części projektu, które mają wpływ na zgodność podsystemu z najnowszą wersją niniejszej TSI obowiązującą w danym czasie.

Okres ważności certyfikatu badania typu lub projektu WE dla zmodyfikowanego typu, wersji typu lub wariantu typu jest ograniczony do 7 lat od daty wydania, nie przekraczając 14 lat od daty wyznaczenia jednostki notyfikowanej przez wnioskodawcę dla pierwotnego typu taboru (początek fazy A pierwotnego certyfikatu badania typu lub projektu WE).";

6) w pkt 7.1.3.1 ppkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) Podstawa oceny według TSI dla danego typu jest określona dla okresu fazy A i trwa nie więcej niż siedem lat. Bez uszczerbku dla pkt 7.1.1.4–7.1.1.8 w okresie fazy A podstawa oceny do celów weryfikacji WE, która ma być stosowana przez jednostkę notyfikowaną, nie ulega zmianom.";

7) dodaje się pkt 7.1.4 w brzmieniu:

„7.1.4. *Zasady dotyczące rozszerzenia obszaru użytkowania istniejącego taboru posiadającego zezwolenie zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE lub eksploatowanego przed dniem 19 lipca 2010 r.*

1) W przypadku braku pełnej zgodności z niniejszą TSI ppkt 2 ma zastosowanie do taboru spełniającego następujące warunki przy składaniu wniosku o rozszerzenie obszaru jego użytkowania zgodnie z art. 21 ust. 13 dyrektywy (UE) 2016/797:

a) uzyskał zezwolenie zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE lub rozpoczęto jego eksploatację przed dniem 19 lipca 2010 r.;

b) jest zarejestrowany z »ważnym« kodem rejestracyjnym »00« w krajowym rejestrze pojazdów zgodnie z decyzją Komisji 2007/756/WE (*) lub w europejskim rejestrze pojazdów zgodnie z decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2018/1614 (**) oraz utrzymywany w stanie umożliwiającym bezpieczną eksploatację zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/779 (***).

Następujące przepisy dotyczące rozszerzenia obszaru użytkowania mają również zastosowanie w połączeniu z nowym zezwoleniem określonym w art. 14 ust. 3 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/545.

2) Zezwolenie na rozszerzony obszar użytkowania taboru, o którym mowa w ppkt 1, opiera się na ewentualnym istniejącym zezwoleniu, zgodności technicznej między taborem a siecią zgodnie z art. 21 ust. 3 lit. d) dyrektywy (UE) 2016/797 oraz zgodności z zasadniczymi cechami konstrukcyjnymi określonymi w tabeli 17a i 17b niniejszej TSI, z uwzględnieniem wszelkich restrykcji lub ograniczeń.

Wnioskodawca dostarcza »deklarację weryfikacji WE« wraz z dokumentacją techniczną potwierdzającą zgodność z wymogami określonymi w niniejszej TSI lub z przepisami o równoważnym skutku dla każdego parametru podstawowego wymienionego w kolumnie 1 w tabelach 17a i 17b oraz w następujących punktach niniejszej TSI:

— 4.2.4.2.2, 4.2.5.5.8, 4.2.5.5.9, 4.2.6.2.3, 4.2.6.2.4, 4.2.6.2.5, 4.2.8.2.7, 4.2.8.2.9.8 (jeśli przejazd przez sekcje separacji faz lub systemów odbywa się automatycznie), 4.2.9.3.1, 4.2.9.6, 4.2.12 i 4.2.12.6,

— 4.2.5.3 we Włoszech,

— 4.2.5.3.5 i 4.2.9.2.1 w Niemczech,

za pomocą jednego z poniższych elementów lub ich kombinacji:

a) zgodność z wymaganiami określonymi w niniejszej TSI, o których mowa powyżej;

b) zgodność z odpowiednimi wymaganiami określonymi w poprzedniej TSI, o których mowa powyżej;

c) zgodność z alternatywnymi specyfikacjami uznanymi za mające równoważny skutek w odniesieniu do odpowiednich wymagań określonych w niniejszej TSI, o których mowa powyżej;

d) dowody, że wymagania dotyczące zgodności technicznej z siecią rozszerzonego obszaru użytkowania są równoważne z wymaganiami dotyczącymi zgodności technicznej z siecią, dla której tabor uzyskał już zezwolenie lub na której jest eksploatowany. Wnioskodawca przedstawia takie dowody, które mogą się opierać na informacjach zawartych w rejestrze infrastruktury kolejowej (RINF).

3) Równoważny wpływ specyfikacji alternatywnych do wymagań niniejszej TSI (pkt 2 lit. c)) oraz równoważność wymagań dotyczących zgodności technicznej z siecią (pkt 2 lit. d)) są uzasadniane i dokumentowane przez wnioskodawcę poprzez stosowanie procesu zarządzania ryzykiem określonego w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 402/2013. Uzasadnienie musi zostać ocenione i potwierdzone przez jednostkę oceniającą (dokonującą oceny ryzyka w ramach CSM).

4) Oprócz wspomnianych wymogów, o których mowa w ppkt 2, w stosownych przypadkach wnioskodawca dostarcza deklarację weryfikacji »WE« wraz z dokumentacją techniczną potwierdzającą zgodność z następującymi elementami:

a) przypadki szczególne odnoszące się do jakiejkolwiek części rozszerzonego obszaru użytkowania, wymienione w niniejszej TSI, w TSI »Hałas« (rozporządzenie (UE) nr 1304/2014), TSI »Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się« (rozporządzenie (UE) nr 1300/2014) oraz TSI »Sterowanie« (rozporządzenie (UE) 2016/919);

b) przepisy krajowe, o których mowa w art. 13 ust. 2 lit. a), c) i d) dyrektywy (UE) 2016/797, zgłoszone zgodnie z art. 14 tej dyrektywy.

5) Podmiot udzielający zezwolenia udostępnia publicznie za pośrednictwem strony internetowej Agencji szczegółowe informacje dotyczące alternatywnych specyfikacji, o których mowa w pkt 2 lit. c), oraz wymogi dotyczące technicznej zgodności z siecią, o których mowa w pkt 2 lit. d), na podstawie których udzielił on zezwoleń na rozszerzony obszar użytkowania.

6) Jeżeli w przypadku pojazdu, któremu udzielono zezwolenia, skorzystano z niestosowania TSI lub ich części zgodnie z art. 9 dyrektywy 2008/57/WE, wnioskodawca ubiega się o odstępstwo (odstępstwa) w państwach członkowskich rozszerzonego obszaru użytkowania zgodnie z art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797.

7) Zgodnie z art. 54 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 wagony osobowe użytkowane na mocy *Regolamento Internazionale Carrozze* (RIC) uznaje się za dopuszczone do eksploatacji zgodnie z warunkami, na jakich były użytkowane, z uwzględnieniem obszaru użytkowania, na którym są eksploatowane. Po modyfikacji, która wymaga wydania nowego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu zgodnie z art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797, w przypadku wagonów osobowych, które uzyskały zezwolenie na mocy najnowszej umowy RIC, zachowuje się obszar użytkowania, na którym były eksploatowane, bez dalszych kontroli niezmienionych części.

(*) 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 (Dz.U. L 305 z 23.11.2007, s. 30).

(**) Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/1614 z dnia 25 października 2018 r. ustanawiająca specyfikacje dotyczące rejestrów pojazdów, o których mowa w art. 47 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz zmieniająca i uchylająca decyzję Komisji 2007/756/WE (Dz.U. L 268 z 26.10.2018, s. 53).

(***) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 360).";

8) pkt 7.5.2.3 „Zasady dotyczące rozszerzenia obszaru użytkowania istniejących jednostek nieobjętych deklaracją weryfikacji WE" otrzymuje brzmienie:

„7.5.2.3. Zasady wdrożenia

W dniu 24 stycznia 2020 r. Komisja przesłała do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej wniosek o przygotowanie pakietu dotyczącego przeglądu TSI »Kolej cyfrowa i ekologiczne przewozy towarowe« (przegląd z 2022 r.).

Zgodnie z decyzją delegowaną Komisji (UE) 2017/1474 pakiet dotyczący przeglądu TSI »Kolej cyfrowa i ekologiczne przewozy towarowe« zawiera przepisy zmieniające i, w miarę możliwości, upraszczające strategię stosowania TSI w sposób zapewniający stopniowe, ale terminowe zmniejszanie rozbieżności w stosunku do systemu docelowego, przy jednoczesnym zapewnieniu niezbędnej dla sektora przewidywalności i pewności prawa. Przepisy te obejmują przyszłe okresy przejściowe oraz kwestię okresu ważności certyfikatów dla składników interoperacyjności i podsystemów.

Ponadto, mając na uwadze ten sam cel, jakim jest zapewnienie stopniowego, ale terminowego zmniejszania rozbieżności w stosunku do systemu docelowego, przy jednoczesnym zapewnieniu niezbędnej dla sektora przewidywalności i pewności prawa, należy uwzględnić przepisy zapewniające elastyczność w stosowaniu zaktualizowanych wersji norm, w tym wprowadzonych w załączniku IV (TSI »Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski« z 2019 r.) do rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/776 (*).

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenia Komisji (UE) nr 321/2013, (UE) nr 1299/2014, (UE) nr 1301/2014, (UE) nr 1302/2014, (UE) nr 1303/2014 i (UE) 2016/919 oraz decyzję wykonawczą Komisji 2011/665/UE w odniesieniu do dostosowania do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz realizacji celów szczegółowych określonych w decyzji delegowanej Komisji (UE) 2017/1474 (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 108).";

9) dodatek D otrzymuje brzmienie:

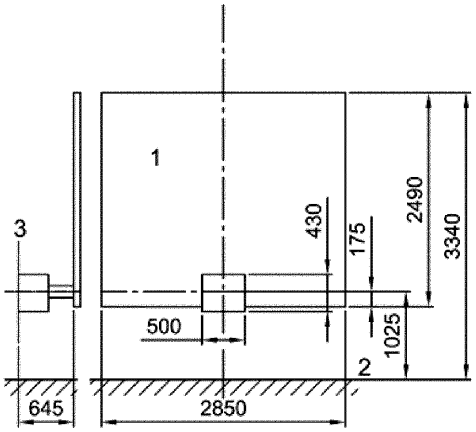
„Dodatek D

Wagon referencyjny do lokomotyw wyposażonych w samoczynne końcowe zderzaki-sprzęgi centralne i zdolnych do siły pociągowej na sprzęgu przekraczającej 300 kN

W przypadku kolizji między wyposażonymi w ciężkie sprzęgi jednostki pociągowej a wagonem, wagonowi odpowiada masa 80 t, która posiada tylko jeden stopień swobody w kierunku przesunięcia x. Geometrię interfejsu wagonu pokazano na rys. D.1. Zakłada się, że geometria ściany czołowej i głowicy sprzęgu jest sztywna. Musi on być wyposażony w sprzęg centralny o skoku 110 mm i posiadać charakterystykę pracy wskazaną na rys. D.2. Całkowita zdolność pochłaniania energii przez sprzęg wagonu wynosi 77 kJ.

Geometria głowicy sprzęgu i jego wysokość nad niweletą główki szyny musi być taka sama, jak w przypadku jednostki pociągowej. Wzdłużna odległość płaszczyzny sprzęgu od ściany czołowej wagonu musi wynosić 645 mm. Dla uproszczenia dozwolone jest modelowanie głowic sprzęgów z wykorzystaniem geometrii i wysokości podanych na rys. D.1.

Wymiary w milimetrach

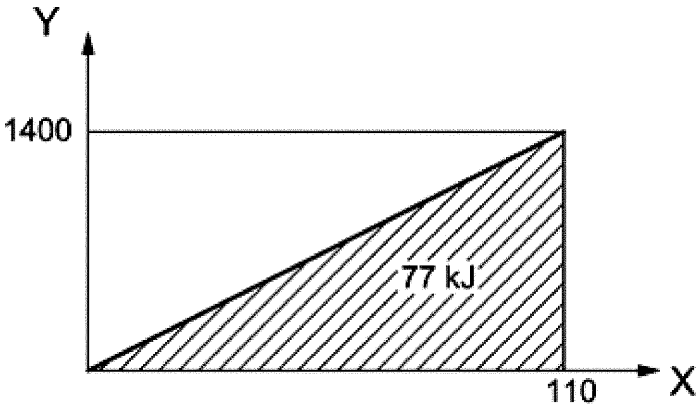


Legenda:

1. koniec wagonu
2. główka szyny
3. płaszczyzna sprzęgu

Rysunek D.1

Interfejs wagonu z centralnym sprzęgiem



Legenda:

Y siła na sprzęgu – sprzęg, w kN
X przesunięcie, w mm

Rysunek D.2

Charakterystyka sprzęgu wagonu ;"

10) w dodatku J-1 w tabeli indeks 8 otrzymuje brzmienie:

„8	Bezpieczeństwo bierne – ogólne	4.2.2.5	EN 15227:2008+A1:2010	odpowiedni punkt ([1]) oprócz załącznika A
	Bezpieczeństwo bierne – klasyfikacja			4 – tabela 1
	Bezpieczeństwo bierne – scenariusze			5 – tabela 2, 6
	Bezpieczeństwo bierne – zgarniacz torowy			6,5"

11) w dodatku J-1 w tabeli indeks 10 otrzymuje brzmienie:

„10	Podnoszenie na linach i podnoszenie podnośnikiem – oznakowanie	4.2.2.6	EN 15877-2:2013	4.5.19”

12) w dodatku J-1 w tabeli indeks 36 otrzymuje brzmienie:

„36	Warunki środowiskowe – zgarniacz torowy	4.2.6.1.2	EN 15227:2008 +A1:2010	odpowiedni punkt ([1])”

13) w dodatku J-2 w tabeli uchyla się indeks 2.

ZAŁĄCZNIK III

W załączniku do rozporządzenia (UE) 2016/919 dodaje się pkt 7.4.2.4 w brzmieniu:

„7.4.2.4. Zasady dotyczące rozszerzenia obszaru użytkowania istniejącego pojazdu

Następujące zasady mają zastosowanie do istniejących eksploatowanych pojazdów zarejestrowanych w krajowym rejestrze pojazdów zgodnie z decyzją Komisji 2007/756/WE (*) lub w europejskim rejestrze pojazdów zgodnie z decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2018/1614 (**), w przypadku wniosku o rozszerzenie obszaru użytkowania:

1) Pojazdy spełniają odpowiednie przepisy specjalne mające zastosowanie w przypadkach szczególnych, o których mowa w pkt 7.6 niniejszego załącznika, oraz odpowiednie przepisy krajowe, o których mowa w art. 13 ust. 2 lit. a), c) i d) dyrektywy (UE) 2016/797, zgłaszane zgodnie z art. 14 tej dyrektywy. Ponadto w przypadku częściowego spełnienia wymagań niniejszej TSI stosuje się przepisy pkt 6.1.1.3 ppkt 3.

2) Pojazdy wyposażone już w ETCS lub GSM-R nie muszą być modernizowane, z wyjątkiem przypadków, w których jest to wymagane ze względu na zgodność techniczną.

3) Pojazdy, które nie są jeszcze wyposażone w ETCS, muszą zainstalować go i uzyskać zgodność z zestawami specyfikacji nr 2 lub nr 3, o których mowa w tabelach A 2.2 i A 2.3 załącznika A. Z wyjątkiem przypadków, gdy jest to wymagane ze względu na zgodność techniczną, wymóg wyposażenia w ETCS nie ma zastosowania do:

   a) pojazdów niezaprojektowanych specjalnie do przewozów na liniach dużych prędkości (***), jeżeli udzielono na nie zezwolenia przed dniem 1 stycznia 2015 r.;

   b) pojazdów niezaprojektowanych specjalnie do przewozów na liniach dużych prędkości, na które udzielono zezwolenia od dnia 1 stycznia 2015 r., w którejkolwiek z następujących sytuacji:

      (i) jeżeli są one przeznaczone wyłącznie do przewozów w jednym państwie członkowskim prowadzonych poza korytarzami określonymi w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/6 oraz poza liniami zapewniającymi połączenia z głównymi europejskimi portami, stacjami rozrządowymi, terminalami towarowymi i obszarami transportu towarowego, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1315/2013;

      (ii) jeżeli są one przeznaczone do przewozów transgranicznych niewchodzących w zakres sieci TEN, tj. przewozów do pierwszej stacji w państwie sąsiadującym lub do pierwszej stacji, na której istnieją połączenia w głąb państwa sąsiadującego, z wykorzystaniem wyłącznie linii niewchodzących w zakres sieci TEN;

   c) pojazdów w państwach członkowskich stosujących art. 7.4.3 ppkt 2, w przypadku gdy obszar użytkowania po rozszerzeniu obszaru użytkowania znajduje się wyłącznie w obrębie tego samego państwa członkowskiego, z wyjątkiem sytuacji, w których obszar użytkowania po rozszerzeniu obszaru użytkowania obejmuje więcej niż 150 km odcinka wyposażonego w ETCS w momencie rozszerzenia obszaru użytkowania lub który ma zostać wyposażony w ETCS w ciągu 5 lat od rozszerzenia obszaru użytkowania tych pojazdów;

   d) taboru kolejowego specjalnego przeznaczonego do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej;

   e) lokomotyw manewrowych.

4) W przypadku pojazdów, które nie są jeszcze wyposażone w łączność głosową GSM-R, należy zainstalować radiotelefon kabinowy GSM-R i zapewnić zgodność ze specyfikacjami, o których mowa w tabelach A 2.1, A 2.2 i A 2.3 załącznika A, jeżeli pojazd jest przeznaczony do użytku w sieci wyposażonej w GSM-R przynajmniej w jednym punkcie, chyba że jest on nałożony na istniejący system łączności radiowej zgodny z systemem klasy B już zainstalowanym w pojeździe.

5) W przypadku pojazdów, które nie są jeszcze wyposażone w GSM-R na potrzeby transmisji danych ETCS, należy zainstalować radio GSM-R na potrzeby transmisji danych ETCS i zapewnić zgodność ze specyfikacjami, o których mowa w tabelach A 2.1, A 2.2 i A 2.3 załącznika A, jeżeli w pojeździe wymagane jest zainstalowanie ETCS zgodnie z pkt 3 i jest on przeznaczony do eksploatacji w sieci w rozszerzonym obszarze użytkowania wyposażonym jedynie w poziom 2 lub 3 ETCS.

6) Jeżeli w przypadku pojazdu, któremu udzielono zezwolenia, skorzystano z niestosowania TSI lub ich części zgodnie z art. 9 dyrektywy 2008/57/WE, wnioskodawca ubiega się o odstępstwo (odstępstwa) w państwach członkowskich rozszerzonego obszaru użytkowania zgodnie z art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797.

(*) 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 (Dz.U. L 305 z 23.11.2007, s. 30).

(**) Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/1614 z dnia 25 października 2018 r. ustanawiająca specyfikacje dotyczące rejestrów pojazdów, o których mowa w art. 47 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz zmieniająca i uchylająca decyzję Komisji 2007/756/WE (Dz.U. L 268 z 26.10.2018, s. 53).”.

(***) Jak określono w załączniku I do dyrektywy (UE) 2016/797.

DECYZJE

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2020/388

z dnia 6 marca 2020 r.

ustanawiająca przepisy dotyczące stosowania dyrektywy Rady 90/428/EWG w odniesieniu do odstępstw od zasad zawodów konnych oraz zmieniająca decyzję Komisji 2009/712/WE w zakresie odniesień do przepisów zootechnicznych

(notyfikowana jako dokument nr C(2020) 1269)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Rady 90/428/EWG z dnia 26 czerwca 1990 r. w sprawie handlu zwierzętami z rodziny koniowatych przeznaczonymi do udziału w zawodach oraz ustanawiającą warunki udziału w takich zawodach ([1]), w szczególności jej art. 4 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Art. 3 dyrektywy 90/428/EWG stanowi, że zasady dotyczące zawodów konnych nie mogą wprowadzać różnicy pomiędzy zwierzętami z rodziny koniowatych zarejestrowanymi w państwie członkowskim, w którym odbywają się zawody, lub pochodzącymi z tego państwa a zwierzętami z rodziny koniowatych zarejestrowanymi w innym państwie członkowskim lub pochodzącymi z tego państwa.

(2) Art. 4 ust. 2 dyrektywy 90/428/EWG przewiduje dwa odstępstwa od obowiązku niedyskryminacji określonego w art. 3 tej dyrektywy. Pierwsze z nich zwalnia z tego obowiązku niektóre rodzaje zawodów i imprez, a drugie zezwala państwom członkowskim na wskazanie określonej części kwot nagród pieniężnych i zysków z zawodów przeznaczonej na ochronę, rozwój i doskonalenie hodowli. Jeżeli państwo członkowskie zamierza skorzystać z pierwszego odstępstwa, musi uprzednio powiadomić o swym zamiarze i jego uzasadnieniu państwa członkowskie oraz opinię publiczną. Jeżeli państwo członkowskie zamierza skorzystać z drugiego odstępstwa, musi powiadomić pozostałe państwa członkowskie oraz opinię publiczną o kryteriach podziału uzyskanych tą drogą środków.

(3) Decyzja Komisji 2009/712/WE ([2]) zawiera wzory formularzy do celów przekazywania informacji wymaganych do korzystania z odstępstw przewidzianych w art. 4 ust. 2 dyrektywy 90/428/EWG. Z dniem 21 kwietnia 2021 r. decyzja ta zostaje uchylona rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2019/2035. ([3]). Praktyka pokazuje, że informacje przekazywane przez państwa członkowskie są często nieaktualne, a w wielu przypadkach ograniczenia językowe uniemożliwiają organom publicznym i opinii publicznej dostęp do ich treści. Brak przejrzystości w stosowaniu odstępstw skutkował skargami osób poszkodowanych i całych segmentów społeczności jeździeckiej. W celu zapewnienia, aby państwa członkowskie i opinia publiczna były prawidłowo i terminowo informowane o stosowaniu odstępstw przewidzianych w art. 4 ust. 2 dyrektywy 90/428/EWG, należy wprowadzić zmienione wzory informacyjnych stron internetowych oraz wymóg aktualizowania przez państwa członkowskie informacji dostarczanych zgodnie z art. 4 ust. 2 dyrektywy 90/428/EWG w określonych minimalnych terminach.

([1]) Dz.U. L 224 z 18.8.1990, s. 60.

([2]) Decyzja Komisji 2009/712/WE z dnia 18 września 2009 r. w sprawie wykonania dyrektywy Rady 2008/73/WE w zakresie informacyjnych stron internetowych z wykazami zakładów i laboratoriów zatwierdzonych przez państwa członkowskie zgodnie z prawodawstwem wspólnotowym w dziedzinie weterynarii i zootechniki (Dz.U. L 247 z 19.9.2009, s. 13).

([3]) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/2035 z dnia 28 czerwca 2019 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/429 w odniesieniu do przepisów dotyczących zakładów utrzymujących zwierzęta lądowe i wylęgarni oraz identyfikowalności niektórych utrzymywanych zwierząt lądowych i jaj wylęgowych (Dz.U. L 314 z 5.12.2019, s. 115).

(4) W celu zapewnienia jasności, pewności prawa i uproszczenia konieczne jest usunięcie wzorów informacyjnych stron internetowych określonych w rozdziale 2 sekcje II i III załącznika II do decyzji 2009/712/WE.

(5) W rozdziale 2 załącznika I do decyzji 2009/712/WE wymieniono dyrektywy Rady 77/504/EWG ([4]) (uchyloną dyrektywą Rady 2009/157/WE ([5])), 88/661/EWG ([6]), 89/361/EWG ([7]) i 90/427/EWG ([8]), jak również dyrektywę 90/428/EWG. Dyrektywy 2009/157/WE, 88/661/EWG, 89/361/EWG i 90/427/EWG zostały uchylone rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1012 ([9]) w dniu 1 listopada 2018 r. W celu zapewnienia jasności, pewności prawa i uproszczenia należy skreślić odniesienia do tych dyrektyw. Ponieważ niniejsza decyzja ustanawia nowe wzory informacyjnych stron internetowych dotyczące stosowania odstępstw przewidzianych w art. 4 ust. 2 decyzji 2009/712/WE, należy skreślić również odniesienie do dyrektywy 90/428/EWG. Należy zatem uchylić rozdział 2 w załączniku I.

(6) Rozporządzenie (UE) 2016/1012 stanowi, że państwa członkowskie sporządzają i aktualizują wykaz związków hodowców i przedsiębiorstw hodowlanych uznanych przez ich właściwe organy zgodnie z art. 4 ust. 3 tego rozporządzenia i realizujących co najmniej jeden program hodowlany zatwierdzony zgodnie z art. 8 ust. 3 tego rozporządzenia. Ponadto w rozporządzeniu (UE) 2016/1012 przewidziano, że państwa członkowskie podają ten wykaz do publicznej wiadomości.

(7) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/716 ([10]) określa wzory formularzy służących do prezentacji informacji umieszczanych w wykazach uznanych związków hodowców i przedsiębiorstw hodowlanych, o których mowa w art. 7 rozporządzenia (UE) 2016/1012. Ponieważ rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/716 stosuje się od dnia 1 listopada 2018 r., wzory formularzy określone w tym rozporządzeniu należy stosować zamiast wzorów określonych w rozdziale 2 sekcja I załącznika II do decyzji 2009/712/WE.

(8) Należy uchylić rozdział 2 w załączniku II do decyzji 2009/712/WE, ponieważ wzory określone w jego sekcjach I, II i III zostają zastąpione wzorami określonymi odpowiednio w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2017/716 i w niniejszej decyzji.

(9) Decyzja 2009/712/WE zawiera odniesienia do prawodawstwa w dziedzinie zootechniki w tytule oraz do zakładów zootechnicznych w art. 1 ust. 1 lit. b). Ponieważ takie odniesienia są nieaktualne po wejściu w życie rozporządzeń (UE) 2016/1012 i (UE) 2017/716, należy skreślić słowa „i zootechniki" w tytule decyzji 2009/712/WE oraz uchylić lit. b) w jej art. 1 ust. 1.

(10) Należy zatem odpowiednio zmienić decyzję 2009/712/WE.

(11) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Zootechniki,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Najpóźniej do dnia 1 kwietnia 2020 r. państwa członkowskie ustanawiają informacyjne strony internetowe w celu powiadamiania w formie elektronicznej pozostałych państw członkowskich i opinii publicznej o:

a) swoim zamiarze skorzystania z odstępstwa przewidzianego w art. 4 ust. 2 tiret pierwsze dyrektywy 90/428/EWG oraz o jego uzasadnieniu;

([4]) Dyrektywa Rady 77/504/EWG z dnia 25 lipca 1977 r. w sprawie zwierząt hodowlanych czystorasowych z gatunku bydła (Dz.U. L 206 z 12.8.1977, s. 8).

([5]) Dyrektywa Rady 2009/157/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie zwierząt hodowlanych czystorasowych z gatunku bydła (Dz.U. L 323 z 10.12.2009, s. 1).

([6]) Dyrektywa Rady 88/661/EWG z dnia 19 grudnia 1988 r. w sprawie norm zootechnicznych mających zastosowanie do zwierząt hodowlanych z gatunku świń (Dz.U. L 382 z 31.12.1988, s. 36).

([7]) Dyrektywa Rady 89/361/EWG z dnia 30 maja 1989 r. dotycząca owiec i kóz hodowlanych czystorasowych (Dz.U. L 153 z 6.6.1989, s. 30).

([8]) Dyrektywa Rady 90/427/EWG z dnia 26 czerwca 1990 r. w sprawie zootechnicznych i genealogicznych warunków handlu wewnątrzwspólnotowego koniowatymi (Dz.U. L 224 z 18.8.1990, s. 55).

([9]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1012 z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie zootechnicznych i genealogicznych warunków dotyczących hodowli zwierząt hodowlanych czystorasowych i mieszańców świni, handlu nimi i wprowadzania ich na terytorium Unii oraz handlu ich materiałem biologicznym wykorzystywanym do rozrodu i jego wprowadzania na terytorium Unii oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 652/2014, dyrektywy Rady 89/608/EWG i 90/425/EWG i uchylające niektóre akty w dziedzinie hodowli zwierząt („rozporządzenie w sprawie hodowli zwierząt") (Dz.U. L 171 z 29.6.2016, s. 66).

([10]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/716 z dnia 10 kwietnia 2017 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1012 w odniesieniu do wzorów formularzy, na których przedstawiane mają być informacje umieszczane w wykazach uznanych związków hodowców i przedsiębiorstw hodowlanych (Dz.U. L 109 z 26.4.2017, s. 1).

b) kryteriach podziału środków, o których mowa w art. 4 ust. 2 tiret drugie dyrektywy 90/428/EWG.

2. Informacyjne strony internetowe, o których mowa w ust. 1, sporządza się zgodnie ze wzorami określonymi odpowiednio w załącznikach I i II oraz z instrukcjami zawartymi w załączniku III.

3. Państwa członkowskie przekazują Komisji adres internetowy swoich informacyjnych stron internetowych.

4. Państwa członkowskie zapewniają aktualizację informacji, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b):

a) co najmniej raz w roku, przed dniem 31 grudnia, w odniesieniu do zawodów konnych i imprez objętych odstępstwem przewidzianym w art. 4 ust. 2 tiret pierwsze dyrektywy 90/428/EWG, które mają zostać zorganizowane w następnym roku;

b) każdorazowo, gdy zmieniane są kryteria podziału środków, o których mowa w art. 4 ust. 2 tiret drugie dyrektywy 90/428/EWG.

Artykuł 2

Ze skutkiem od dnia 1 kwietnia 2020 r. w decyzji 2009/712/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w tytule tego aktu skreśla się słowa „i zootechniki”;

2) w art. 1 ust. 1 uchyla się lit. b);

3) w załączniku I uchyla się rozdział 2;

4) w załączniku II uchyla się rozdział 2.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 6 marca 2020 r.

W imieniu Komisji
Stella KYRIAKIDES
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK I

Zawody konne i imprezy objęte odstępstwem od zasady niedyskryminacji ustanowionej w art. 3 dyrektywy 90/428/EWG

Państwo członkowskie/ Język urzędowy	*(wstawić nazwę państwa członkowskiego)*	Rok/ Język urzędowy	*(wstawić rrrr, w którym odbędą się zawody konne/impreza)*

Zawody konne lub impreza/Język urzędowy	Liczba zawodów/imprez objętych odstępstwem zgodnie z art. 4 ust. 2 tiret pierwsze dyrektywy 90/428/EWG/Język urzędowy	Uzasadnienie/Język urzędowy

ZAŁĄCZNIK II

Kryteria podziału środków przeznaczonych na ochronę, rozwój i doskonalenie hodowli

Państwo członkowskie/ Język urzędowy	*(wstawić nazwę państwa członkowskiego)*	Wersja/ Język urzędowy	*(wstawić dd.mm.rrrr)*

Rodzaj zawodów konnych lub imprezy/Język urzędowy	Ustanowione kryteria podziału środków przeznaczonych na ochronę, rozwój i doskonalenie hodowli (art. 4 ust. 2 tiret drugie dyrektywy 90/428/EWG)/Język urzędowy

ZAŁĄCZNIK III

1. W nagłówku każdej informacyjnej strony internetowej wskazuje się nazwę państwa członkowskiego oraz: albo dany rok organizacji imprez konnych wymienionych w załączniku I, albo odpowiednią wersję wykazu kryteriów określonych w załączniku II w następującym formacie: dd.mm.rrrr.

2. Nagłówek każdej informacyjnej strony internetowej podany jest w języku angielskim i w języku urzędowym/językach urzędowych państwa członkowskiego.

3. Informacje podaje się w miarę możliwości w logicznej kolejności.

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

Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL