



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-65-11

Druk nr 4408

Warszawa, 8 lipca 2011 r.

Pan
Grzegorz Schetyna
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z projektami aktów wykonawczych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 pkt 3a otrzymuje brzmienie:

„3a) warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”;

2) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Art. 2. Przepisy ustawy stosuje się także do:

1) metra, z wyjątkiem rozdziałów 2, 2b, 4a – 9 i 12, art. 13 ust. 1, art. 14a, art. 18 ust. 1, art. 23 ust. 1 i 4 – 6 oraz art. 23a – 23j; przepisy rozdziału 10 stosuje się odpowiednio;

2) bocznic kolejowych, z wyjątkiem rozdziałów 2a, 4a, 5a – 8 i 10, art. 23 ust. 1 i 4 – 6 oraz art. 23a – 23j;

3) infrastruktury kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm i przewoźników kolejowych korzystających z tej infrastruktury kolejowej, z wyjątkiem rozdziałów 4a, 5b – 8, art. 5 ust. 3 – 6, art. 9, art. 13 ust. 1, art. 23 ust. 1 i 4 – 6, art. 23a – 23j oraz art. 59 – 64.”;

3) w art. 4:

a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) sieć kolejowa – układ połączonych ze sobą linii kolejowych, stacji i terminali kolejowych oraz wszystkich rodzajów stałego wyposażenia niezbędnego do zapewnienia bezpiecznej i ciągłej eksploatacji systemu kolei, będący własnością zarządcy infrastruktury lub zarządzany przez zarządcę infrastruktury;”

b) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez;”

c) uchyla się pkt 6a,

d) po pkt 6a dodaje się pkt 6b – 6e w brzmieniu:

„6b) dysponent – podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych;

6c) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM³) – podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych jako przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury lub dysponent;

6d) podmiot zamawiający – podmiot, który zamawia zaprojektowanie, budowę, odnowienie lub modernizację podsystemu, w szczególności przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury lub dysponent;

6e) krajowy rejestr pojazdów kolejowych (NVR⁴) – rejestr pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”

e) pkt 13 i 14 otrzymują brzmienie:

„13) typ pojazdu kolejowego – pojazd kolejowy o określonych rozwiązaniach konstrukcyjnych;

14) typ budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego – budowla przeznaczona do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;”

f) po pkt 14 dodaje się pkt 14a w brzmieniu:

„14a) typ urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego – urządzenie lub system przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;”

g) pkt 15 i 16 otrzymują brzmienie:

„15) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego – dokument uprawniający do eksploatacji danego typu pojazdu kolejowego w przewozach kolejowych;

16) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego – dokument uprawniający do eksploatacji danego typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego na linii kolejowej nienależącej do linii o znaczeniu państwowym;”

h) po pkt 16 dodaje się pkt 16a w brzmieniu:

„16a) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego – dokument uprawniający do eksploatacji danego typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego na linii kolejowej nienależącej do linii o znaczeniu państwowym;”

i) pkt 18a otrzymuje brzmienie:

„18a) certyfikat bezpieczeństwa – dokument potwierdzający posiadanie przez przewoźnika kolejowego zaakcepto-

wanego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa;”

j) po pkt 26 dodaje się pkt 26a w brzmieniu:

„26a) transeuropejski system kolei – sieć kolejowa określona w decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. UE L 204 z 05.08.2010, str. 1) oraz pojazdy kolejowe przeznaczone do poruszania się po tej sieci kolejowej;”

k) uchyla się pkt 27 i 28,

l) pkt 29 otrzymuje brzmienie:

„29) interoperacyjność systemu kolei – zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego ruchu pociągów, spełniającego warunki techniczne, ruchowe, eksploatacyjne i prawne, których zachowanie zapewnia dotrzymanie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i umożliwia efektywne poruszanie się po transeuropejskiej sieci kolejowej;”

m) pkt 30 otrzymuje brzmienie:

„30) składnik interoperacyjności – podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność systemu kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie;”

n) po pkt 30 dodaje się pkt 30a i 30b w brzmieniu:

„30a) szczególny przypadek – oznacza część systemu kolei, dla którego, tymczasowo lub na stałe, określono odrębne przepisy w technicznych specyfikacjach

interoperacyjności ze względu na istniejące ograniczenia geograficzne, topograficzne lub miejskie, lub ze względu na konieczność zapewnienia zgodności z istniejącym systemem kolei;

30b) punkty otwarte – wskazane w technicznych specyfikacjach interoperacyjności warunki techniczne odnoszące się do zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, do których stosuje się przepisy krajowe;”

o) pkt 31 – 33 otrzymują brzmienie:

„31) podsystem – część systemu kolei o charakterze strukturalnym bądź funkcjonalnym, dla której ustalono odrębne zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei;

32) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei – wymagania określone w dyrektywie w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei w celu zapewnienia interoperacyjności systemu kolei;

33) techniczne specyfikacje interoperacyjności – specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej;”

p) po pkt 33 dodaje się pkt 33a w brzmieniu:

„33a) specyfikacje europejskie – wspólne techniczne specyfikacje, europejskie aprobaty techniczne lub krajowe normy stanowiące transpozycję norm europejskich;”

q) pkt 34 i 34a otrzymują brzmienie:

„34) certyfikat weryfikacji WE podsystemu – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;

34a) pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem na etapie jego projektowania lub budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;”

r) po pkt 34a dodaje się pkt 34b – 34e w brzmieniu:

„34b) certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei lub potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest przydatny do stosowania;

34c) notyfikowana jednostka certyfikująca – podmiot odpowiedzialny za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz odpowiedzialny za prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów;

34d) notyfikowana jednostka kontrolująca – podmiot odpowiedzialny za dokonanie sprawdzenia warunków zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz sprawdzenia warunków prowadzenia procedur weryfikacji WE podsystemów w celu ustalenia ich zgodności z zasadniczymi

wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;

34e) notyfikowane laboratorium – podmiot odpowiedzialny za przeprowadzenie czynności badawczych lub pomiarowych wynikających z procedur oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz procedur weryfikacji WE podsystemów, w celu ustalenia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;”

s) pkt 35 i 35a otrzymują brzmienie:

„35) deklaracja weryfikacji WE podsystemu – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;

35a) pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem na etapie jego projektowania lub budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;”

t) po pkt 35a dodaje się pkt 35b i 35c w brzmieniu:

„35b) deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego

przedstawiciela, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że składnik interoperacyjności jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei lub potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest przydatny do stosowania;

35c) deklaracja zgodności z typem – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że dany pojazd kolejowy jest zgodny z typem pojazdu, który już otrzymał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji;”

u) pkt 36 otrzymuje brzmienie:

„36) dopuszczenie do eksploatacji – czynności faktyczne i prawne konieczne do przekazania podsystemu lub pojazdu kolejowego do użytkowania zgodnie z jego przeznaczeniem, kończące się wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;”

v) po pkt 36 dodaje się pkt 36a – 36c w brzmieniu:

„36a) dopuszczenie do eksploatacji typu – czynności faktyczne i prawne konieczne do dopuszczenia typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego albo typu pojazdu kolejowego do użytkowania kończące się wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;

36b) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji – dokument uprawniający zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, importera, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, inwestora, albo dysponenta do eksploatacji podsystemu lub pojazdu kolejowego wprowadzanego po raz pierwszy do użytkowania;

36c) terminal kolejowy – budynek lub budowla wraz z urządzeniami specjalistycznymi umożliwiającymi załadunek, wyładunek lub zestawianie pociągów towarowych lub integrację usług towarowego transportu kolejowego z innymi rodzajami transportu;”

w) po pkt 37 dodaje się pkt 37a w brzmieniu:

„37a) państwo członkowskie UE – państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym i Konfederacja Szwajcarska;”

x) pkt 42 otrzymuje brzmienie:

„42) wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) – minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez różne części transeuropejskiego systemu kolei i przez system kolei jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka;”

4) w art. 10 w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa i regulacji transportu kolejowego, właściwym w sprawach;”

5) w art. 13:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Do zadań Prezesa UTK, w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, należy:

- 1) wydawanie, przedłużanie ważności, zmiana i cofanie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18, oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów;
- 2) wydawanie, przedłużanie ważności, zawieszanie i cofanie licencji maszynisty, aktualizowanie danych zawartych w licencji, wydawanie wtórników licencji oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych dokumentów;
- 3) wydawanie i cofanie certyfikatów podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych oraz kontrola spełnienia warunków lub wymagań zawartych w tym certyfikacie;
- 4) kontrola spełniania warunków lub wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa, świadectwach bezpieczeństwa oraz kontrola zgodności działania zarządców lub przewoźników kolejowych z przepisami Unii Europejskiej i prawa krajowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego;
- 5) nadzór nad podmiotami uprawnionymi do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty oraz prowadzenie rejestru podmiotów uprawnionych do

przeprowadzania badań w celu uzyskania licencji maszynisty;

- 6) kontrola spełniania przez zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, a w szczególności:
 - a) warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 17 ust. 7,
 - b) warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20, w tym ważności świadectw sprawności technicznej, o których mowa w art. 24, i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25 ust. 1,
 - c) warunków, jakie powinni spełniać maszyniści, osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra, o których mowa w art. 22b ust. 1 i art. 22d ust. 1;
- 7) nadzór nad zachowaniem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją linii kolejowych oraz bocznic kolejowych;

- 8) analiza raportów w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17a ust. 4;
- 9) monitorowanie, promowanie, wprowadzanie w życie oraz rozwijanie regulacji bezpieczeństwa, łącznie z systemem krajowych zasad bezpieczeństwa.”,

b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Do zadań Prezesa UTK w zakresie spójności systemu kolejowego, w tym nadzoru nad rozwiązaniami technicznymi, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo systemu kolei, należy:

- 1) zezwalanie na dopuszczanie do eksploatacji podsystemów składających się na system kolei;
- 2) zezwalanie na dopuszczanie do eksploatacji nowego lub modernizowanego taboru kolejowego jako podsystemu strukturalnego, nieobjętego technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”;
- 3) wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego lub świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego lub świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych świadectw;
- 4) prowadzenie spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o nadanie, zmianę lub wycofanie identyfikatora literowego dysponenta (VKM⁵⁾) oraz przekazywanie informacji w tym zakresie Europejskiej Agencji Kolejowej;

- 5) prowadzenie i aktualizacja krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
 - 6) nadawanie i zmiana europejskich numerów pojazdom kolejowym (EVN⁶), wyrejestrowywanie pojazdów kolejowych oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych;
 - 7) prowadzenie spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o odstępstwa, przekazywanie Komisji Europejskiej dokumentów niezbędnych do otrzymania odstępstw, o których mowa w art. 25f.
3. Obowiązek uzyskania świadectw, o których mowa w ust. 2 pkt 3, nie dotyczy urządzeń technicznych podlegających przepisom o dozorcze technicznym.”,
- c) po ust. 7b dodaje się ust. 7c w brzmieniu:
- „7c. Jeżeli Prezes UTK uzna, że obowiązujące specyfikacje europejskie nie spełniają zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, informuje o tym Komisję Europejską.”;
- 6) w art. 16 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1. Czynności wykonywane przez Prezesa UTK określone w art. 13 ust. 1a pkt 1 – 3, pkt 5 oraz ust. 2 pkt 1 – 3, pkt 6 i 7 są odpłatne. Opłacie podlega wykonywanie zadań, o których mowa w art. 13 ust. 1a pkt 6, o ile polegają one na wykonywaniu badań i pomiarów.
2. Wysokość opłat, o których mowa w ust. 1, z tytułu:
- 1) wydawania, przedłużania ważności lub zmiany:
 - a) autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu bezpieczeństwa, świadectwa bezpieczeństwa, certyfikatu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych – nie może być wyższa niż

równowartość w złotych 15 000 euro, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wydania tych dokumentów,

- b) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu:
 - budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 20 000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a,
 - urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 20 000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a,
 - pojazdu kolejowego – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 50 000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a;
- 2) wydawania, przedłużania ważności, aktualizowania danych zawartych w licencji maszynisty oraz wydawania wtórników licencji – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 250 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- 3) nadzoru nad:
 - a) podmiotami uprawnionymi do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty,
 - b) podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań w celu uzyskania licencji maszynisty
 - nie może być wyższa niż równowartość w złotych 2 000 euro rocznie, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu sporządzenia dokumentu pokontrolnego;

- 4) wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji:
 - a) podsystemów,
 - b) nowego lub znacznie zmodyfikowanego taboru kolejowego jako podsystemu strukturalnego nieobjętego TSI

– nie może być wyższa niż równowartość w złotych 50 000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- 5) nadawania i zmiany europejskiego numeru pojazdowi kolejowemu (EVN) – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 50 euro za pojazd, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- 6) wyrejestrowania pojazdu kolejowego – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 25 euro za pojazd, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- 7) kontroli, o której mowa w art. 13 ust. 1a pkt 6 – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 6 000 euro, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu sporządzenia dokumentu pokontrolnego.”;
- 7) w art. 17a w ust. 6 w pkt 1 dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) certyfikatach dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych, wydanych na podstawie art. 23j ust. 8;”;
- 8) w art. 18 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa zwolnieni są:

 - 1) zarządcy:
 - a) których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolei i są:

- przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i regionalnych lub
 - wpisane do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów,
- b) których linie turystyczne są eksploatowane w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych, w tym kolei wąskotorowych;
- 2) zarządcy infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych (zarządcy prywatnej infrastruktury kolejowej).”;
- 9) w art. 18b ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prezes UTK wydaje certyfikat bezpieczeństwa przewoźnikowi kolejowemu, który po raz pierwszy rozpoczął lub zarejestrował swoją działalność na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Certyfikat bezpieczeństwa określa rodzaj i zakres działalności kolejowej oraz składa się z:

- 1) części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a;
- 2) części sieciowej akceptującej uregulowania przyjęte przez przewoźnika kolejowego w celu spełnienia wymagań niezbędnych do bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci kolejowej; wymagania te dotyczą stosowania TSI i krajowych przepisów bezpieczeństwa łącznie z przepisami dotyczącymi eksploatacji sieci kolejowej, uznawania świadectw personelu kolejowego oraz uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego na potrzeby kontroli

zagrożeń i bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci kolejowej.”;

10) w art. 19:

a) w ust 1:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;”;

– dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) wykaz uzyskanych przez niego zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji.”;

b) w ust. 2 dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) wykaz uzyskanych przez niego zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji.”;

c) w ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;”;

11) art. 23 otrzymuje brzmienie:

„Art. 23. 1. Zarządca albo przewoźnik kolejowy wykonujący przewozy na linii kolejowej:

1) nienależącej do linii o znaczeniu państwowym może eksploatować wyłącznie typy budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego albo typy urządzeń przeznaczonych

do prowadzenia ruchu kolejowego, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego;

- 2) należącej do linii o znaczeniu państwowym może eksploatować wyłącznie podsystemy strukturalne, na które Prezes UTK wydał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.
2. Zarządca linii metra, przewoźnik kolejowy realizujący przewozy w metrze, użytkownik bocznic kolejowej, przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej, zarządca linii kolejowej o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm albo przewoźnik kolejowy realizujący przewozy na liniach kolejowych o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm może eksploatować wyłącznie typy budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typy urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typy pojazdów kolejowych, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego.
 3. Podmioty, o których mowa w ust. 2, oraz zarządca, przewoźnik kolejowy, producent albo wykonawca modernizacji powinni uzyskać świadectwo

dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego.

4. Przewoźnik kolejowy lub zarządca może realizować przejazdy jedynie pojazdami kolejowymi, które są oznaczone europejskim numerem pojazdu (EVN), z zastrzeżeniem ust. 5. Za zgodą Prezesa UTK przewoźnik kolejowy lub zarządca może realizować przejazdy pojazdami kolejowymi eksploatowanymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oznakowanymi odrębnym od EVN systemem numeracji.
5. W przypadku pojazdu kolejowego eksploatowanego lub pojazdu kolejowego, który ma być eksploatowany na trasach kolejowych z państwami, w których szerokość toru różni się od szerokości toru na głównej sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przewoźnik kolejowy albo zarządca może realizować przejazdy pojazdem kolejowym eksploatowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oznakowanym odrębnym od EVN systemem numeracji.
6. W przypadku pojazdu kolejowego przemieszczającego się z państw innych niż państwa członkowskie UE po sieci kolejowej, której szerokość toru różni się od szerokości toru głównej sieci kolejowej na terytorium państw członkowskich UE, mają zastosowanie przepisy, o których mowa w art. 25t, chyba że dwustronne umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowią inaczej.

7. Dokumenty i informacje przedstawiane Prezesowi UTK przedkładane są w języku polskim.
8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) warunki, tryb wydawania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, uwzględniając:
 - a) okres ważności oraz wzory świadectw,
 - b) jednostki organizacyjne upoważnione do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw;
 - 2) zakres badań koniecznych do uzyskania świadectw, o których mowa w pkt 1;
 - 3) wykaz typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, o których mowa w pkt 1.
9. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 8, uwzględnia się potrzebę zapewnienia:
 - 1) bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
 - 2) bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych.”;
- 12) po art. 23 dodaje się art. 23a – 23j w brzmieniu:

„Art. 23a. 1. Prezes UTK:

 - 1) na wniosek dysponenta:

- a) nadaje europejski numer pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego dopuszczonego po raz pierwszy do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz rejestruje go w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR),
 - b) wprowadza zmiany danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) dla pojazdu kolejowego w nim zarejestrowanego,
 - c) wycofuje z eksploatacji pojazd kolejowy zarejestrowany w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych;
- 2) wykonując czynności, o których mowa w pkt 1 i 4, sporządza raport, który przekazuje dysponentowi;
- 3) w drodze decyzji zawiesza rejestrację pojazdu kolejowego w przypadkach:
- a) utraty ważności zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego,
 - b) gdy nowy dysponent nie posiada identyfikatora literowego dysponenta (VKM),
 - c) gdy na dzień wyrejestrowania aktualnie zarejestrowanego dysponenta żaden nowy dysponent nie zaakceptował statusu dysponenta;
- 4) w przypadku ustania przyczyn, o których mowa w pkt 3, na wniosek dysponenta rejestruje pojazd kolejowy w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych.

2. Pojazd kolejowy wpisuje się do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) po spełnieniu następujących warunków:
 - 1) posiadania ważnego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;
 - 2) posiadania identyfikatora literowego dysponenta (VKM);
 - 3) wskazania przez dysponenta podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM).
3. Wnioski, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 4, są rozpatrywane nie później niż w terminie miesiąca od dnia złożenia kompletnego wniosku.
4. W przypadku gdy pojazd kolejowy nie spełnia warunków, o których mowa w ust. 2, Prezes UTK wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia braków w terminie 30 dni od dnia otrzymania wezwania, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje wydanie decyzji o odmowie:
 - 1) rejestracji pojazdu kolejowego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR);
 - 2) wprowadzenia zmiany danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR).

Art. 23b. 1. Pojazdy kolejowe przeznaczone do eksploatacji dzieli się na pojazdy:

- 1) zgodne z TSI,
 - 2) niezgodne z TSI
– obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczanie do eksploatacji tych pojazdów.
2. Przed wprowadzeniem do eksploatacji pojazd kolejowy powinien uzyskać od Prezesa UTK

zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, z zastrzeżeniem art. 23c. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego może zawierać warunki użytkowania tego pojazdu kolejowego.

3. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer, załączając dokumenty określone w art. 23e ust. 1.
4. Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji po sprawdzeniu złożonych deklaracji weryfikacji WE podsystemu, o których mowa w art. 23e ust. 1.
5. Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego bez przeprowadzania dalszych czynności sprawdzających, jeżeli wszystkie podsystemy strukturalne pojazdu kolejowego uzyskały zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z postanowieniami rozdziału 4a w zakresie dopuszczania podsystemów do eksploatacji.
6. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI obowiązującymi w dniu dopuszczania pojazdu kolejowego, w tym pojazdu kolejowego objętego odstępstwami, występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer, załączając dokumenty określone w art. 23e ust. 2. Dopuszczenie to uprawnia do poruszania się na

sieci kolejowej położonej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

7. Prezes UTK może żądać od podmiotu, o którym mowa w ust. 3 i 6, dostarczenia dodatkowych informacji, przeprowadzenia analiz zagrożeń lub badań na sieci kolejowej, w celu sprawdzenia zgodności technicznej pojazdu kolejowego z siecią kolejową i wymogami bezpieczeństwa.
8. Badania na sieci kolejowej, o których mowa w ust. 7, mogą być przeprowadzane w okresie 3 miesięcy od dnia przekazania żądania Prezesa UTK, z zastrzeżeniem pierwszeństwa wykonywania przez zarządcę zadań określonych w art. 5, w szczególności w zakresie zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i udostępniania tras pociągów dla przejazdu pociągów na liniach kolejowych.
9. W przypadku gdy wnioski, o których mowa w ust. 3 i 6, nie czynią zadość wymaganiom określonym w art. 23e, Prezes UTK wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia braków w terminie miesiąca od dnia otrzymania wezwania, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje wydanie decyzji odmownej w przedmiocie dopuszczenia do eksploatacji.
10. Wnioski, o których mowa w ust. 3 i 6, są rozpatrywane nie później niż w terminie dwóch miesięcy od dnia złożenia kompletnego wniosku wraz z dokumentacją przebiegu oceny zgodności.
11. Termin na zwrócenie się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, z uwagi na należyte uzasadnione przyczyny, wynosi miesiąc od dnia doręczenia decyzji odmownej.

12. Prezes UTK wniosek, o którym mowa w ust. 11, rozpatruje w terminie dwóch miesięcy od dnia jego otrzymania.
13. Prezes UTK, w przypadku złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, może pisemnie zwrócić się do Agencji o opinię.
14. Jeżeli Prezes UTK nie wyda zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, o którym mowa w art. 23f ust. 1 albo art. 23g ust. 1, pojazd kolejowy objęty treścią wniosku uznaje się za dopuszczony do eksploatacji po upływie trzech miesięcy od końca wyznaczonego okresu, o którym mowa w art. 23f ust. 4 albo art. 23g ust. 5. Uprawnienie do eksploatacji jest ważne tylko na sieci kolejowej, w odniesieniu do której Prezes UTK nie wydał zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w określonym terminie.
15. W przypadku, o którym mowa w ust. 14, wniosek do Prezesa UTK, o którym mowa w art. 23f ust. 1 albo art. 23g ust. 1, z potwierdzoną datą jego złożenia stanowi dokument potwierdzający uznanie pojazdu kolejowego za dopuszczony do eksploatacji, przy czym przed rozpoczęciem eksploatacji należy poinformować o tym Prezesa UTK. Uprawnienie do eksploatacji ważne jest wyłącznie do czasu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.
16. W przypadku gdy zarządca albo przewoźnik kolejowy nie spełnia warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających:
 - 1) bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego lub

2) bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych,
lub

3) ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska
– Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa uprawnienie,
o którym mowa w ust. 14, lub może cofnąć
zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji
wydane na podstawie art. 23f ust. 4 albo art. 23g
ust. 5, stosując przegląd certyfikatów bezpie-
czeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa.

Art. 23c. Nie wymaga uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazd kolejowy zgodny z TSI, który uzyskał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim UE, jeżeli TSI dotyczące pojazdów nie określają punktów otwartych i szczególnych przypadków, a pojazd ten porusza się wyłącznie po sieci kolejowej zgodnej z TSI, które nie określają punktów otwartych i szczególnych przypadków.

Art. 23d. 1. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego stanowi zezwolenie na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego.

2. Postępowanie dotyczące dopuszczenia do eksploatacji kolejnych pojazdów zgodnych z dopuszczonym typem rozpoczyna się od złożenia przez zarządcę, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta, wykonawcę modernizacji albo importera pojazdu kolejowego do Prezesa UTK lub do krajowych organów do spraw bezpieczeństwa z innych państw członkowskich UE wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w oparciu o zgodność pojazdu z typem. W takim przypadku krajowe organy do spraw bezpieczeństwa współpracują ze

sobą w celu uproszczenia procedury i zmniejszenia obciążeń administracyjnych.

3. Dopuszczenie, o którym mowa w ust. 2, jest wydawane na podstawie deklaracji zgodności z typem wystawionej przez wnioskodawcę, po stwierdzeniu zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.
4. Deklaracja zgodności z typem jest przygotowywana:
 - 1) dla pojazdów zgodnych z TSI – zgodnie z procedurami weryfikacji WE zawartymi w TSI;
 - 2) dla pojazdów niezgodnych z TSI – zgodnie z procedurami weryfikacji WE określonymi w modułach D lub E decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylająca decyzję Rady 93/465/EWG (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 82).
5. Informację o wydaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK przekazuje Agencji, w celu zarejestrowania typu pojazdu kolejowego w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, prowadzonego przez Agencję.
6. Prezes UTK w przypadku zmiany TSI lub przepisów krajowych, na podstawie których wydano zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, o którym mowa w ust. 1, może, w drodze decyzji, nakazać

uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego (odnowienie zezwolenia), biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa oraz zgodności technicznej z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei. Dokonując odnowienia zezwolenia, weryfikuje się wyłącznie kryteria wynikające z przepisów ulegających zmianie.

7. Odnowienie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego nie powoduje konieczności dokonywania zmian zezwoleń wydanych przed dniem wydania odnowienia zezwolenia.
8. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, wnioskodawca załącza informację czy wystąpił do innych krajowych organów do spraw bezpieczeństwa z państw członkowskich UE.

Art. 23e. 1. Do wniosku, o którym mowa w art. 23b ust. 3, załącza się:

- 1) deklaracje weryfikacji WE podsystemu dla wszystkich podsystemów strukturalnych pojazdu kolejowego, jeżeli wszystkie podsystemy strukturalne pojazdu kolejowego uzyskały zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z postanowieniami rozdziału 4a w zakresie dopuszczania podsystemów do eksploatacji;
- 2) wszystkie deklaracje weryfikacji WE podsystemu, które potwierdzają:

- a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z TSI i ich bezpieczne zamontowanie,
- b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,
- c) zgodność pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t, mającymi zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków określonych w TSI.

2. Do wniosku, o którym mowa w art. 23b ust. 6, załącza się:

- 1) dla podsystemów zgodnych z TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczanie do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 2;
- 2) dla podsystemów niezgodnych z którąkolwiek z TSI obowiązujących w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty potwierdzające:
 - a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t,
 - b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki

technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,

- c) pozytywne wyniki kontroli parametrów pojazdu kolejowego określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.

Art. 23f. 1. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego ze wszystkimi TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, dopuszczonego do eksploatacji w którymkolwiek z innych państw członkowskich UE, z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 23c, występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent albo jego upoważniony przedstawiciel, wykonawca modernizacji albo importer pojazdu kolejowego, do Prezesa UTK, załączając wyniki badań pojazdu kolejowego przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium badawcze.

- 2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, poza dokumentem zezwalającym na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego w innym państwie członkowskim UE, załącza się:
 - 1) dokumentację techniczną, która potwierdza zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami;
 - 2) dokumentację techniczną, która potwierdza zgodność pojazdu kolejowego z przepisami

wydanymi na podstawie art. 25t, mającymi zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków określonych w TSI;

- 3) dokumentację zawierającą informację o utrzymaniu pojazdu kolejowego, a w szczególności o modernizacji lub odnowieniu, które zostały przeprowadzone po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;
 - 4) informacje o procedurze gromadzenia danych umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zharmonizowane z TSI – w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w rejestratory danych;
 - 5) informacje o przewidywanym użytkowaniu pojazdu kolejowego w sieci kolejowej.
3. Prezes UTK na podstawie dokumentów, o których mowa w ust. 2, sprawdza techniczną zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową z uwzględnieniem krajowych przepisów mających zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków, określonych w TSI.
4. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1, wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, nie później niż w terminie:
- 1) dwóch miesięcy od dnia złożenia kompletnej dokumentacji, o której mowa w ust. 2;
 - 2) miesiąca od dnia przekazania dodatkowych informacji lub wyników analiz zagrożeń lub badań na sieci kolejowej wymaganych przez Prezesa UTK, o których mowa w art. 23b ust. 7.

Art. 23g. 1. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego posiadającego zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, wydane w innym państwie członkowskim UE, niezgodnego z którąkolwiek z TSI, występuje dysponent albo producent pojazdu kolejowego, załączając wyniki badań pojazdu kolejowego przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium badawcze w odniesieniu do podsystemów zgodnych z TSI albo podmiot wyznaczony, o którym mowa w art. 25ta ust. 1, w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, poza zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego w innym państwie członkowskim UE, załącza się:

1) dla podsystemów zgodnych z TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty, o których mowa w art. 23e ust. 1;

2) dla podsystemów niezgodnych z którąkolwiek z TSI obowiązujących w dniu dopuszczania do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty potwierdzające:

a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t,

b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym zgodność charakterystyki technicznej i eks-

- ploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,
- c) pozytywne wyniki kontroli parametrów pojazdu kolejowego określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1;
- 3) dokumentację potwierdzającą spełnienie wymagań bezpieczeństwa ze wskazaniem przypadków niestosowania TSI dla podsystemów i składników interoperacyjności, zgodnie z art. 25f;
 - 4) dane techniczne, plany utrzymania i charakterystyki eksploatacyjne pojazdu kolejowego;
 - 5) dokumentację zawierającą informacje o utrzymaniu pojazdu kolejowego, a w szczególności o modernizacji lub odnowieniu, które zostały przeprowadzone po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;
 - 6) informacje o procedurze gromadzenia danych umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zharmonizowane z TSI – w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w rejestratory danych;
 - 7) informacje o przewidywanym użytkowaniu pojazdu kolejowego w sieci kolejowej.
3. Prezes UTK na podstawie dokumentów, o których mowa w ust. 2, sprawdza techniczną zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi

instalacjami, a także sprawdza spełnienie wymagań bezpieczeństwa przez pojazd kolejowy.

4. Prezes UTK może podważyć dokumenty, o których mowa w ust. 2 pkt 3, 4 i 6, jeżeli udowodni, nie naruszając art. 25f, istnienie znacznego zagrożenia bezpieczeństwa.
5. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1, wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, nie później niż w terminie:
 - 1) czterech miesięcy od dnia złożenia kompletnej dokumentacji, o której mowa w ust. 2;
 - 2) dwóch miesięcy od dnia przekazania dodatkowych analiz zagrożeń lub wyników badań na sieci kolejowej wymaganych przez Prezesa UTK, o których mowa w art. 23b ust. 7.

Art. 23h. W przypadku zmiany dysponenta nowy dysponent wstępuje w prawa i obowiązki podmiotu, który uzyskał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, z chwilą wpisania go do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) jako dysponenta.

Art. 23i. 1. W przypadku modernizacji pojazdu kolejowego jest wymagane uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

2. Do uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, o którym mowa w ust. 1, stosuje się art. 23b.
3. Dysponent albo producent pojazdu kolejowego może złożyć do Prezesa UTK wniosek o zgodę na odstąpienie od konieczności uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

4. Prezes UTK, w drodze decyzji, wyraża zgodę, o której mowa w ust. 3, jeżeli modernizacja nie powoduje zmian wpływających na bezpieczeństwo transportu kolejowego lub zgodność z siecią kolejową, na której będzie eksploatowany pojazd kolejowy.

Art. 23j. 1. Przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dysponent określa podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM).

2. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) zapewnia jego utrzymanie w sposób gwarantujący bezpieczną eksploatację zgodną z dokumentacją systemu utrzymania pojazdu kolejowego, warunkami technicznymi eksploatacji pojazdów kolejowych, określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 20 oraz w TSI.
3. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) powinien zapewnić utrzymanie pojazdu kolejowego sam lub przy współudziale innych podmiotów zajmujących się utrzymaniem pojazdów kolejowych, z którymi ma zawartą umowę.
4. W odniesieniu do wagonów towarowych podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) podlegają certyfikacji prowadzonej przez Prezesa UTK.
5. Prezes UTK dokonuje kontroli spełnienia warunków, o których mowa w ust. 2, i wydaje certyfikat podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych. W przypadku gdy

podmiotem tym jest zarządca albo przewoźnik kolejowy informację o podmiocie odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) umieszcza się w autoryzacji bezpieczeństwa, wydanej zgodnie z art. 18a, lub certyfikacie bezpieczeństwa, wydanym zgodnie z art. 18b.

6. Certyfikaty wydane w innych państwach członkowskich UE podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych są ważne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli zostały wydane zgodnie z przepisami Unii Europejskiej ustanawiającymi system certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych.
7. Zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w przypadku pojazdów kolejowych:
 - 1) zarejestrowanych w państwie innym niż państwo członkowskie UE i utrzymywanych zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym państwie,
 - 2) eksploatowanych na liniach kolejowych, na których szerokość torów różni się od szerokości torów głównej sieci kolejowej w Rzeczypospolitej Polskiej i w przypadku, których spełnienie warunków określonych w ust. 2, zapewnia się w drodze umów międzynarodowych z państwami innymi niż państwo członkowskie UE,

3) wpisanych do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów oraz pojazdów kolejowych wojskowych i pojazdów kolejowych specjalnych, których przejazd wymaga uzyskania zezwolenia Prezesa UTK

– realizuje przewoźnik kolejowy przemieszczający te wagony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

8. Certyfikat dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych, o którym mowa w ust. 5, wydaje Prezes UTK, na okres nie dłuższy niż pięć lat, przed wpisaniem pojazdu kolejowego do krajowego rejestru pojazdów kolejowych. Informacja o pełnieniu roli podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego zostaje wpisana do autoryzacji bezpieczeństwa, wydawanej zgodnie z art. 18a, lub certyfikatu bezpieczeństwa, wydawanego zgodnie z art. 18b.”;

13) tytuł rozdziału 4a otrzymuje brzmienie:

„Warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”;

14) art. 25a i 25b otrzymują brzmienie:

„Art. 25a. 1. Przepisów niniejszego rozdziału oraz art. 23 ust. 1, 4 – 6 i art. 23a – 23j nie stosuje się do:

1) sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, oraz miejskich lub podmiejskich przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych;

- 2) infrastruktury kolejowej należącej do zarządców prywatnej infrastruktury kolejowej oraz pojazdów kolejowych działających jedynie na tej infrastrukturze na ich użytek w ramach własnej działalności w zakresie transportu towarów;
- 3) infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego;
- 4) pojazdów kolejowych przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego lub turystycznego, lub pojazdów historycznych nieporuszających się po sieci kolejowej.

2. System kolei dzieli się na podsystemy o nazwach:

- 1) strukturalne:
 - a) infrastruktura,
 - b) energia,
 - c) sterowanie,
 - d) tabor;
- 2) funkcjonalne:
 - a) ruch kolejowy,
 - b) utrzymanie,
 - c) aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych.

3. Podsystemy obejmują:

- 1) infrastruktura: tory, rozjazdy, obiekty inżynieryjne, w tym mosty, tunele, przepusty, infrastrukturę towarzyszącą na stacjach, w tym perony i strefy dostępu z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności

poruszania się oraz urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne;

- 2) energia: system zasilania w energię elektryczną, w tym linie napowietrzne i znajdującą się na pokładzie pojazdu kolejowego część urządzeń służących do mierzenia zużycia energii elektrycznej;
- 3) sterowanie: urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci kolejowej, wraz z urządzeniami do zapewnienia komunikacji i oprogramowaniem urządzeń sterowania;
- 4) tabor: struktura pojazdu kolejowego, systemy sterowania wyposażeniem pociągów wraz z oprogramowaniem, odbieraki prądu, elementy trakcyjne i przetwarzania energii, elementy hamowania, sprzęgi i urządzenia biegowe, w tym wózki, osie oraz zawieszania, oraz drzwi, interfejsy między pojazdem kolejowym a człowiekiem, w tym drużyną trakcyjną, personelem pokładowym i pasażerami, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się, a także pasywne i aktywne urządzenia bezpieczeństwa oraz wyposażenie medyczne pierwszej pomocy;
- 5) ruch kolejowy: procedury i związane z nimi urządzenia umożliwiające spójne funkcjonowanie różnych podsystemów strukturalnych, zarówno w czasie normalnego, jak i pogorszonego funkcjonowania, w tym przygotowanie składu i prowadzenie pociągu, planowanie i zarządzanie ruchem oraz kwalifikacje

zawodowe wymagane do realizacji usług transgranicznych;

6) utrzymanie: procedury, urządzenia towarzyszące, terminale, centra logistyczne dla prac związanych z utrzymaniem oraz rezerwy umożliwiające obowiązkowe utrzymanie korygujące i prewencyjne celem zapewnienia interoperacyjności systemu kolei oraz wymaganej wydajności;

7) aplikacje telematyczne:

a) aplikacje dla usług pasażerskich – w tym systemy informowania pasażerów przed i w czasie podróży, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem oraz zarządzanie połączeniami między pociągami oraz z innymi środkami transportu, wraz z oprogramowaniem systemów informatycznych i komunikacyjnych,

b) aplikacje dla usług towarowych – w tym systemy informowania (monitorowanie ładunków i pociągów w czasie rzeczywistym), systemy zestawiania i przydziału, systemy rezerwacji, płatności i fakturowania, zarządzanie połączeniami z innymi środkami transportu oraz sporządzanie elektronicznych dokumentów towarzyszących, wraz z oprogramowaniem systemów informatycznych i komunikacyjnych.

4. Zarządca dokonujący budowy, modernizacji lub odnowienia na linii kolejowej o znaczeniu państwowym jest obowiązany do uzyskania od

Prezesa UTK zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z postanowieniami TSI, z uwzględnieniem art. 25f.

5. Zarządca dokonujący budowy, modernizacji lub odnowienia na linii kolejowej niebędącej linią kolejową o znaczeniu państwowym może wnioskować do Prezesa UTK o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z postanowieniami TSI, z uwzględnieniem art. 25f.

Art. 25b. 1. W przypadku gdy ustawa nie stanowi inaczej, do oceny zgodności podsystemów, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez podsystemy zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i postępowania w sprawie podsystemów niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei stosuje się odpowiednio przepisy: art. 5 pkt 4 – 9, 11 – 13 i 16, art. 14 – 18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4 – 7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, 26, 38 – 40, 40b – 40f, 40h – 40i, 41, 41b, 41c, 42 oraz art. 43a – 44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to „dopuszczenie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji”.

2. W przypadku gdy ustawa nie stanowi inaczej, do oceny zgodności składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez składniki interoperacyjności zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei

i postępowania w sprawie składników interoperacyjności niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei stosuje się przepisy: art. 4, art. 5 pkt 1 – 13 i 16, art. 12, art. 13a, art. 14 – 18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4 – 7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, 26, 37 – 42 oraz art. 43a – 45 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to „dopuszczenie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji”.”;

15) uchyla się art. 25c;

16) po art. 25c dodaje się art. 25ca – 25cc w brzmieniu:

„Art. 25ca. 1. Podczas dokonywania oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, podsystemy i składniki interoperacyjności poddaje się:

- 1) certyfikacji – przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą;
- 2) badaniom – przez notyfikowane laboratorium;
- 3) sprawdzeniu zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei – przez notyfikowaną jednostkę kontrolującą.

2. Domniemywa się, że podsystemy lub składniki interoperacyjności, dla których sporządzono dokumentację potwierdzającą spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei w innych państwach

członkowskich UE, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w obowiązujących przepisach odnoszących się do zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, jeżeli ocena zgodności została dokonana na podstawie TSI.

3. Oznakowanie CE umieszcza się na składniku interoperacyjności, dla którego, po uzyskaniu certyfikatu WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, została wystawiona deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności tylko wtedy, gdy obowiązek oznakowania wynika z przepisów obowiązujących na terytorium Unii Europejskiej odnoszących się do zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.
4. Podmioty, o których mowa w art. 25cb ust. 3 i art. 25cc ust. 8, są obowiązane przechowywać dokumentację techniczną dotyczącą podsystemu i składnika interoperacyjności oraz przebiegu i wyników dokonanej oceny zgodności przez cały okres eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności.
5. Dokonanie weryfikacji WE podsystemu jest obowiązkowe przed złożeniem wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu w systemie kolei.
6. Po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu Prezes UTK, w trakcie jego eksploatacji, może sprawdzić spełnienie wymagań bezpieczeństwa zawartych w TSI lub

przepisach wydanych na podstawie art. 25t w przypadku:

- 1) infrastruktury – w ramach wydawania autoryzacji bezpieczeństwa, zgodnie z art. 18a, i kontroli spełniania wymagań zawartych w autoryzacji bezpieczeństwa,
- 2) pojazdów – w ramach wydawania certyfikatu bezpieczeństwa, zgodnie z art. 18b, i kontroli spełnienia wymagań zawartych w certyfikacie bezpieczeństwa

– stosując procedury oceny i weryfikacji ustanowione w TSI lub przepisach wydanych na podstawie art. 25t.

7. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający dołącza dokumentację związaną z oceną zgodności do deklaracji weryfikacji WE podsystemu, którą przesyła Prezesowi UTK oraz właściwemu organowi każdego państwa członkowskiego UE, które o to wystąpi.
8. Dokumentację i korespondencję związaną z oceną zgodności przedstawianą Prezesowi UTK sporządza się w języku polskim.

Art. 25cb. 1. Notyfikowana jednostka certyfikująca dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.

2. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera,

inwestora albo podmiotu zamawiającego, notyfikowana jednostka certyfikująca, na podstawie TSI dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.

3. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający są obowiązani przekazać Prezesowi UTK informację o wszczęciu procedury weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei w terminie 14 dni od dnia podpisania umowy z jednostką notyfikowaną.
4. Notyfikowana jednostka certyfikująca przeprowadza weryfikację WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, obejmującą również interfejsy danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony na etapie:
 - 1) projektowania,
 - 2) budowy,
 - 3) końcowych prób podsystemu– na podstawie informacji zawartych w TSI oraz w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji.
5. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego, po

dokonaniu wstępnej pozytywnej oceny zgodności podsystemu, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu odpowiednio na etapie projektowania lub na etapie budowy.

6. W procedurze weryfikacji WE podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca uwzględnia pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu i sprawdza:

- 1) zgodność podsystemu z projektem i pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu dla etapu projektowania i dla etapu budowy – jeżeli producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystąpił do notyfikowanej jednostki certyfikującej o ich wystawienie dla obu tych etapów, lub
- 2) zgodność podsystemu z projektem i pośrednim certyfikatem weryfikacji WE podsystemu dla etapu projektowania – jeżeli producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystąpił do notyfikowanej jednostki certyfikującej o wystawienie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu tylko dla etapu projektowania;
- 3) czy certyfikaty, o których mowa w pkt 1 i 2, uwzględniają wymagania TSI oraz dokonuje

oceny elementów projektu i budowy nieuwzględnionych w tych certyfikatach;

- 4) zgodność całego podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 25t;
 - 5) kompletność i poprawność deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności wraz z kopiami certyfikatów WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności dla wszystkich składników interoperacyjności zastosowanych w podsystemie;
 - 6) kompletność i poprawność świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego, o których mowa w art. 23 ust. 1 pkt 1.
7. Po dokonaniu pozytywnej końcowej oceny zgodności podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat weryfikacji WE podsystemu, na bazie którego producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystawia deklarację weryfikacji WE podsystemu, którą załącza do wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.

8. Notyfikowana jednostka certyfikująca może wydać certyfikat weryfikacji WE podsystemu dla serii podsystemów lub pewnych części tych podsystemów tylko w przypadku, gdy zezwala na to TSI.
9. Do deklaracji weryfikacji WE podsystemu dołącza się dokumentację techniczną, za zebranie której jest odpowiedzialna notyfikowana jednostka certyfikująca. Zakres tej dokumentacji obejmuje w szczególności:
 - 1) dokumenty określające cechy charakterystyczne podsystemu, w tym:
 - a) dla infrastruktury: plany inżyniersko-konstrukcyjne, protokoły odbioru z prac ziemnych i uzbrojenia terenu, sprawozdania z testów i kontroli, o których mowa w TSI oraz przepisach wydanych na podstawie art. 25t,
 - b) dla innych podsystemów: ogólne i szczegółowe rysunki wykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki, instrukcje obsługi i utrzymania;
 - 2) wykaz składników interoperacyjności zawartych w podsystemie, określonych na podstawie przepisów art. 25ta ust. 1;
 - 3) kopie deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz kopie protokołów prób i badań przeprowadzonych przez

jednostki notyfikowane na podstawie specyfikacji technicznych;

- 4) pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu wydane przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą;
- 5) certyfikat weryfikacji WE podsystemu wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą.

Art. 25cc. 1. Składniki interoperacyjności muszą spełniać następujące wymagania:

- 1) są dopuszczone do eksploatacji, w przypadku gdy umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;
- 2) są użytkowane na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania oraz są odpowiednio zamontowane i utrzymywane;
- 3) posiadają deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 25t.

2. Prezes UTK nie może:

- 1) zakazywać, ograniczać lub utrudniać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dopuszczenia do eksploatacji składników interoperacyjności tworzących interoperacyjny system kolei, które spełniają

zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei;

- 2) wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone jako część procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.
3. W celu wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności stosuje się przepisy określone w TSI.
4. Na wniosek producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, notyfikowana jednostka certyfikująca dokonuje oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, z zastrzeżeniem ust. 14. Ocena ta jest dokonywana na podstawie TSI odpowiadającej podsystemowi, do którego należy składnik.
5. Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności stwierdza, że składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei określone w TSI lub specyfikacjach europejskich. W przypadku składnika interoperacyjności będącego przedmiotem innych przepisów Unii Europejskiej obejmujących swoim zakresem zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla składników interoperacyjności,

deklaracja ta spełnia również wymagania określone w tych przepisach.

6. W przypadku gdy producent albo jego upoważniony przedstawiciel nie wystawi deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, obowiązek ten spoczywa na podmiocie wprowadzającym składnik interoperacyjności na rynek. Te same obowiązki spoczywają również na każdym podmiocie, który łączy składniki interoperacyjności różnego pochodzenia lub wytwarza je na swoje własne potrzeby.
7. Po dokonaniu pozytywnej oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności producentowi albo jego upoważnionemu przedstawicielowi. Na podstawie tego certyfikatu wystawia się deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.
8. Producent składnika interoperacyjności albo jego upoważniony przedstawiciel albo podmiot wprowadzający składnik interoperacyjności na rynek są obowiązani przekazywać Prezesowi UTK deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności przed wprowadzeniem go do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
9. W przypadku gdy składnik interoperacyjności posiadający deklarację WE zgodności lub

przydatności do stosowania składnika interoperacyjności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Prezes UTK zawiesza certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz powiadamia o tym Komisję Europejską i inne państwa członkowskie UE.

10. W przypadku gdy składnik interoperacyjności objęty deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności i wprowadzony na rynek nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Prezes UTK, w drodze decyzji:
 - 1) ogranicza obszar jego stosowania lub
 - 2) zakazuje jego wykorzystania, lub
 - 3) nakazuje wycofanie go z rynku.
11. Jeżeli Prezes UTK, biorąc pod uwagę zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, stwierdzi, w drodze decyzji, iż deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności została niewłaściwie sporządzona, producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium Unii Europejskiej albo podmiot wprowadzający go na rynek jest obowiązany do doprowadzenia do zgodności składnika interoperacyjności z TSI oraz zaprzestania naruszenia na warunkach określonych przez Prezesa UTK.

12. W przypadku gdy naruszenie, o którym mowa w ust. 11, nie zostało usunięte, Prezes UTK, w drodze decyzji:
 - 1) ogranicza lub zakazuje wprowadzania danego składnika interoperacyjności na rynek lub
 - 2) nakazuje wycofanie go z rynku.
 13. W przypadkach, o których mowa w ust. 10 i 12, Prezes UTK powiadamia niezwłocznie Komisję Europejską o zastosowanych środkach i podaje powody swojej decyzji, stwierdzając w szczególności, czy niezgodność ta jest spowodowana:
 - 1) brakiem możliwości spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;
 - 2) nieprawidłowym zastosowaniem specyfikacji europejskich, jeżeli były one zastosowane;
 - 3) nieadekwatnością specyfikacji europejskich.
 14. Procedura oceny zgodności, o której mowa w ust. 4, nie jest przeprowadzana w przypadku części zamiennych do podsystemów dopuszczonych do eksploatacji w dniu wejścia w życie TSI.”;
- 17) art. 25d – 25g otrzymują brzmienie:
- „Art. 25d. 1. Jeżeli TSI nie zostały ogłoszone przez Komisję Europejską, lub w przypadkach określonych w art. 25f, lub w odniesieniu do punktów otwartych i szczególnych przypadków, dla których jest konieczne zastosowanie przepisów technicznych niezawartych we właściwej TSI, Prezes UTK ustala listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów

normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.

2. Prezes UTK aktualizuje i przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu listę, o której mowa w ust. 1:
 - 1) przy każdej zmianie listy właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych lub
 - 2) po zgłoszeniu odstępstw, o których mowa w art. 25f, lub
 - 3) po publikacji TSI.
3. Listę, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej oraz na jej wniosek udostępnia pełny tekst krajowych specyfikacji technicznych wskazanych na tej liście.
4. Minister właściwy do spraw transportu nie informuje Komisji Europejskiej o przepisach i ograniczeniach o lokalnym charakterze. W przypadku ich wprowadzenia informację o tych przepisach i ograniczeniach umieszcza się w rejestrze infrastruktury.
5. Minister właściwy do spraw transportu może upoważnić Prezesa UTK do dokonywania w jego imieniu czynności, o których mowa w ust. 3 i 4.
6. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, weryfikacja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz weryfikacja WE podsystemu jest prowadzona przez notyfikowane jednostki certyfikujące.

- Art. 25e. 1. Podsystem strukturalny może być dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli:
- 1) jest zbudowany i zainstalowany w taki sposób, że spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei oraz jest zapewniona jego zgodność z istniejącym systemem kolei, w skład którego wchodzi;
 - 2) składniki interoperacyjności, z których jest zbudowany, są właściwie zainstalowane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem.
2. Na wniosek zainteresowanego producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego. Odmowa dopuszczenia do eksploatacji podsystemu strukturalnego następuje w drodze decyzji.
3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załącza się deklarację weryfikacji WE podsystemu, certyfikat weryfikacji WE podsystemu i dokumentację przebiegu oceny zgodności.
4. Prezes UTK przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego sprawdza jego zgodność z TSI dotyczącymi eksploatacji i utrzymania lub przepisami wydanymi na podstawie art. 25t.
5. Prezes UTK nie może zakazywać, ograniczać lub utrudniać budowy, dopuszczania do eksploatacji oraz eksploatacji podsystemów strukturalnych

tworzących system kolei, które spełniają zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei. W szczególności nie może wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone:

- 1) jako część procedury prowadzącej do wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz deklaracji weryfikacji WE podsystemu, określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 albo
 - 2) w innych państwach członkowskich UE w celu sprawdzenia zgodności z takimi samymi wymaganiami, w takich samych warunkach eksploatacji.
6. Prezes UTK może wymagać przeprowadzenia dodatkowych kontroli, gdy stwierdzi, że podsystem strukturalny objęty deklaracją weryfikacji WE podsystemu, której towarzyszy dokumentacja techniczna, nie jest zgodny z przepisami wydanymi na podstawie art. 25ta ust. 1, w szczególności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei określonych w TSI.
7. Prezes UTK informuje ministra właściwego do spraw transportu o dodatkowych kontrolach oraz przedstawia przyczyny ich przeprowadzenia. Informacje te minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej.
8. Prezes UTK, składając informację, o której mowa w ust. 7, określa, czy fakt nieosiągnięcia pełnej zgodności z przepisami wydanymi na podstawie art. 25ta ust. 1 oraz z zasadniczymi wymaganiami

dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI jest wynikiem:

- 1) nieprzestrzegania zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei zawartych w TSI albo nieprawidłowego stosowania danej TSI;
- 2) nieadekwatności danej TSI.

Art. 25f. 1. Dla podsystemów nie stosuje się TSI w przypadku:

- 1) publikacji nowych TSI w czasie zaawansowanego etapu przygotowania lub realizacji budowy nowego podsystemu, modernizacji lub odnowienia istniejącego podsystemu;
- 2) planowanego projektu nowego podsystemu, odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu lub jakiegokolwiek części podsystemu, będącej na zaawansowanym etapie realizacji lub będącej przedmiotem realizowanego kontraktu w momencie publikacji TSI;
- 3) projektów dotyczących odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu – gdy skrajnia ładunkowa, szerokość toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tego podsystemu nie są zgodne z TSI dotyczącymi tego podsystemu;
- 4) projektów dotyczących odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu – gdy zastosowanie TSI podważyłoby opłacalność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

- 5) konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolejowej w następstwie poważnego wypadku lub klęski żywiołowej – gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI;
 - 6) pojazdów kolejowych jadących do lub z państw innych niż państwa członkowskie UE, w których szerokość toru różni się od tego, który jest stosowany na głównej sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający zwraca się do Prezesa UTK z wnioskiem o przyznanie odstępstwa, w przypadkach, o których mowa w ust. 1, załączając dokumentację w postaci papierowej oraz w postaci elektronicznej zawierającą:
- 1) opis prac, urządzeń, budowli, pojazdów, oprogramowań i usług, których dotyczy odstępstwo, dokładne określenie terminów czasowych przedsięwzięcia, którego dotyczy odstępstwo, parametrów technicznych, położenia geograficznego oraz zakresu technicznego i eksploatacyjnego oddziaływania na system kolei;
 - 2) odniesienie do TSI, których dotyczy wnioszek o przyznanie odstępstwa;
 - 3) odniesienie do krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych

- określonych przez wnioskodawcę wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 25t;
- 4) w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, dowody poświadczające zaawansowany etap realizacji projektu;
 - 5) uzasadnienie techniczne, ekonomiczne, handlowe, eksploatacyjne lub administracyjne wskazujące konieczność udzielenia odstępstwa;
 - 6) inne dokumenty uzasadniające wniosek o przyznanie odstępstwa.
3. Prezes UTK odmawia, w drodze decyzji, uznania, że projekt znajduje się na takim etapie planowania lub realizacji, że ze względów prawnych, ekonomicznych, finansowych, społecznych, środowiskowych lub umownych, dokonanie zmiany w zakresie technicznych specyfikacji interoperacyjności byłoby nie do zaakceptowania.
 4. Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej informacje o planowanym odstępstwie wraz z dokumentacją, o której mowa w ust. 2, w postaci papierowej oraz w postaci elektronicznej, a także opis środków, jakie planuje podjąć w celu wspierania końcowej interoperacyjności projektu. W przypadku nieznacznego odstępstwa opis ten nie jest wymagany.
 5. Prezes UTK, w drodze decyzji, przyznaje albo odmawia odstępstwa, po uzyskaniu opinii Komisji Europejskiej, w terminie sześciu miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji.

6. Prezes UTK zawiesza postępowanie w sprawie wniosku, o którym mowa w ust. 2, do czasu wydania opinii, o której mowa w ust. 5.
7. Prezes UTK, w przypadku niewydania opinii przez Komisję Europejską w terminie 6 miesięcy, wydaje decyzję o przyznaniu odstępstwa.
8. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej, w terminie roku od dnia wejścia w życie każdej TSI, wykaz projektów prowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i będących na zaawansowanym etapie realizacji.
9. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 5 i 6, Prezes UTK, w drodze decyzji, może wyrazić zgodę na zastosowanie krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w ust. 2 pkt 3.

Art. 25g. 1. Zarządca prowadzi rejestr infrastruktury obejmujący zarządzaną przez niego infrastrukturę kolejową wchodzącą w skład systemu kolei, zawierający informacje dotyczące każdego podsystemu lub jego części, zgodnie z przyjętymi TSI.

2. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, zarządca udostępnia Prezesowi UTK, w formie elektronicznej.
3. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw transportu.
4. W razie wejścia w życie przepisów Komisji Europejskiej dotyczących specyfikacji rejestru

infrastruktury minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób prowadzenia rejestru infrastruktury przez zarządców, w tym sposób wprowadzania danych rejestrowych, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz wykreślenia z rejestru;
- 2) wzór rejestru infrastruktury oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania.

5. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 4, uwzględnia się:

- 1) wspólne wytyczne i ustalenia Komisji Europejskiej dotyczące rejestru infrastruktury;
- 2) potrzebę zagwarantowania spójności pod względem zawartości danych i ich formatu z rejestrami prowadzonymi przez zarządców w innych państwach członkowskich UE.”;

18) po art. 25g dodaje się art. 25ga w brzmieniu:

„Art. 25ga. 1. Krajowy rejestr pojazdów kolejowych prowadzony przez Prezesa UTK powinien zawierać w szczególności:

- 1) informacje o deklaracji weryfikacji WE podsystemu i oznaczenie podmiotu, który ją wydał;
- 2) europejski numer pojazdu (EVN);
- 3) dane identyfikacyjne właściciela pojazdu kolejowego i dysponenta;
- 4) informacje o ograniczeniach w użytkowaniu pojazdu kolejowego;

- 5) oznaczenie podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM);
 - 6) odnośniki do europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych prowadzonego przez Agencję.
2. Dostęp do danych z krajowego rejestru pojazdów kolejowych mają podmioty określone w przepisach wydanych przez Komisję Europejską dotyczących wspólnej specyfikacji krajowego rejestru pojazdów kolejowych⁷⁾, z tym że:
- 1) Prezes UTK jako jednostka rejestrująca na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – posiada nieograniczony dostęp do odczytu i możliwość dokonywania zmian w danych rejestrowych;
 - 2) posiadacz, przez którego rozumie się dysponenta, zgodnie z art. 4 pkt 6b – posiada dostęp do odczytu danych dotyczących pojazdów, których jest dysponentem, oraz brak możliwości ich aktualizacji;
 - 3) przedsiębiorstwo kolejowe, przez które rozumie się przewoźnika kolejowego, zgodnie z art. 4 pkt 9 – posiada dostęp do odczytu danych na podstawie numeru pojazdu kolejowego z wyjątkiem danych dotyczących właściciela pojazdu oraz brak możliwości ich aktualizacji;
 - 4) Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych i minister właściwy do spraw transportu – posiadają nieograniczony dostęp do odczytu wszystkich danych dotyczących pojazdów poddawanych kontroli lub audytowi oraz brak możliwości ich aktualizacji.

3. Dysponent obowiązany jest informować Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem, w tym o zaistnieniu okoliczności powodującej konieczność wykreślenia pojazdu kolejowego z rejestru pojazdów kolejowych.
4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) sposób prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w tym sposób nadawania europejskiego numeru pojazdu, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz sposób wykreślenia pojazdu kolejowego z tego rejestru;
 - 2) wzór krajowego rejestru pojazdów kolejowych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania;
 - 3) wzór wniosku, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1;
 - 4) wzór raportu, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 2.
5. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 4, uwzględnia się:
 - 1) wspólne wytyczne i ustalenia Komisji Europejskiej dotyczące krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
 - 2) potrzebę:
 - a) zagwarantowania spójności pod względem zawartości danych i ich

formatu z rejestrami innych państw członkowskich UE,

b) zapewnienia należytego dostępu przedstawicieli właściwych organów i zainteresowanych stron do danych zawartych w rejestrze,

c) ujednolicenia i usprawnienia stosowanych dotychczas procedur w tym zakresie.”;

19) w art. 25h ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prezes UTK, w drodze decyzji, dokonuje autoryzacji jednostek ubiegających się o notyfikację, zgodnie z ustawą z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.”;

20) art. 25k otrzymuje brzmienie:

„Art. 25k. 1. Prezes UTK, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczne, okresowo sprawdza podsystem dopuszczony do eksploatacji w zakresie warunków wymienionych w art. 25e ust. 1 i zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei odnoszących się do eksploatacji i utrzymania podsystemu.

2. W przypadku planowanego odnowienia lub modernizacji podsystemu strukturalnego objętego zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei zarządca albo przewoźnik kolejowy przekazuje Prezesowi UTK kompletną dokumentację projektu.

3. Prezes UTK, w terminie nie dłuższym niż 4 miesiące, na podstawie dokumentacji, o której mowa w ust. 2, wydaje decyzję stwierdzającą, czy w związku z planowanym zakresem prac występują przesłanki do wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu

strukturalnego po modernizacji lub odnowieniu, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczne oraz kryteria bezpieczeństwa systemu kolei.

4. Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, gdy przewidywane prace mogą mieć wpływ na poziom bezpieczeństwa podsystemu.
5. Jeżeli jest wymagane nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu oraz jeżeli TSI nie została w pełni zastosowana, Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej informacje dotyczące:
 - 1) przyczyn niepełnego zastosowania TSI;
 - 2) dokumentów zawierających parametry techniczne stosowane zamiast TSI;
 - 3) podmiotów odpowiedzialnych za przeprowadzenie procedury weryfikacji WE podsystemu.”;

21) w art. 251:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, opłaty związane z badaniami ponosi podmiot, w stosunku do którego została przeprowadzona ta kontrola.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei, opłaty związane z badaniami ponosi budżet państwa.”;

22) w art. 25m ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1. W przypadku gdy w wyniku kontroli Prezes UTK stwierdzi, że składnik interoperacyjności lub podsystem nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, może, w drodze decyzji, na okres nie dłuższy niż 2 miesiące, zakazać eksploataowania podsystemu lub składnika interoperacyjności.
2. W przypadku wszczęcia postępowania w sprawie eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei Prezes UTK może, w drodze decyzji, przedłużyć zakaz, o którym mowa w ust. 1, do czasu zakończenia postępowania.”;

23) w art. 25n ust. 1 otrzymuje brzmienie:

- „1. Stroną postępowania jest podmiot, który podjął eksploatację podsystemu strukturalnego bez uzyskania od Prezesa UTK zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji lub w stosunku do którego Prezes UTK wydał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i w stosunku do którego postępowanie zostało wszczęte.”;

24) art. 25r otrzymuje brzmienie:

- „Art. 25r. Do przedstawiania Prezesowi UTK wszystkich niezbędnych dokumentów i materiałów oraz udzielania informacji, w zakresie niezbędnym do ustalenia, czy podsystem spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei i bezpieczeństwa kolei, są obowiązani: producent albo jego upoważniony przedstawiciel, inwestor, importer, dysponent, zarządca, przewoźnik oraz notyfikowana jednostka certyfikująca,

notyfikowana jednostka kontrolująca i notyfikowane laboratorium.”;

25) art. 25t otrzymuje brzmienie:

„Art. 25t. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei wykaz właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, mając na uwadze wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei i listę Prezesa UTK, o której mowa w art. 25d ust. 1.”;

26) po art. 25t dodaje się art. 25ta w brzmieniu:

„Art. 25ta. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei:

- 1) wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów;
- 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
- 3) procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji WE podsystemów;
- 4) procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
- 5) wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;

- 6) podmioty wyznaczone do przeprowadzania badań w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI.
2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się:
 - 1) wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei;
 - 2) przepisy Unii Europejskiej odnoszące się do interoperacyjności systemu kolei.”;
- 27) w art. 28e ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie różniących się warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei.”;
- 28) w art. 32 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
- „1a. Do regulaminu, o którym mowa w ust. 1, dołącza się link do strony internetowej, na której jest zamieszczony rejestr infrastruktury, o którym mowa w art. 25g ust. 1.”;
- 29) w art. 66 w ust. 1 dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
- „5) dysponent, który nie poinformował Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem, w tym o zaistnieniu okoliczności powodującej konieczność wykreślenia pojazdu kolejowego z prowadzonego przez siebie rejestru pojazdów kolejowych.”.

Art. 2. 1. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy oraz dokumenty dopuszczenia do eksploatacji pojazdów w ruchu międzynarodowym wydane na mocy umów międzynarodowych, w szczególności Przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów osobowych i bagażowych w ruchu międzynarodowym (RIC) i Przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (RIV), zachowują ważność i uprawniają do wykonywania przewozów kolejowych zgodnie z warunkami, na jakich te dokumenty zostały wydane.

2. Do postępowań wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 3. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie:

- 1) art. 23 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 23 ust. 8 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;
- 2) art. 25t ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw:

- 1) Parlamentu Europejskiego i Rady:
 - a) dyrektywy 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1),
 - b) dyrektywy 2008/110/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz. Urz. UE L 345 z 23.12.2008, str. 62);
- 2) Komisji 2009/131/WE z dnia 16 października 2009 r. zmieniającej załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 273 z 17.10.2009, str. 12).

-
- ²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586 i Nr 106, poz. 622.
- ³⁾ ECM – Entity in Charge of Maintenance.
- ⁴⁾ NVR – National Vehicle Register.
- ⁵⁾ VKM – Vehicle Keeper Marking.
- ⁶⁾ EVN – European Vehicle Number.
- ⁷⁾ Decyzja Komisji nr 2011/107/UE z dnia 10 lutego 2011 r. zmieniająca decyzję 2007/756/WE przyjmującą wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. Urz. UE L 43 z 17.02.2011, str. 33).

UZASADNIENIE

Nowelizacja ustawy wydawana jest w związku z transpozycją dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady:

- 1) dyrektywy 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1);
- 2) dyrektywy 2008/110/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz. Urz. UE L 345 z 23.12.2008, str. 62);
- 3) dyrektywy 2009/131/WE z dnia 16 października 2009 r. zmieniającej załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 273 z 17.10.2009, str. 12).

Przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE, zwanej dalej „dyrektywą 2008/57/WE”, zostały skierowane do państw członkowskich i zobowiązują je do wprowadzenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, niezbędnych do wykonania tej dyrektywy.

Przepisy dyrektywy 2008/110/WE zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, zwanej dalej „dyrektywą 2008/110/WE”, zostały skierowane do państw członkowskich i zobowiązują je do wprowadzenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, niezbędnych do wykonania tej dyrektywy.

Dyrektywa 2009/131/WE zmienia załącznik VII do ww. dyrektywy 2008/57/WE i powinna zostać implementowana do krajowego porządku prawnego.

Istotą projektu jest określenie zasad wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów kolejowych, zasad wzajemnego uznawania pojazdów kolejowych, przyjęcie procedur oceny zgodności i certyfikacji składników interoperacyjności oraz podsystemów strukturalnych. Ponadto projekt określa zasady certyfikacji zakładów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych i proces dokonywania ich kontroli.

Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy obejmują:

- 1) zmianę procedury wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji w odniesieniu do pojazdów kolejowych i podsystemów strukturalnych;

- 2) dodanie procedury dopuszczenia typu pojazdu kolejowego;
- 3) certyfikację podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM);
- 4) uszczegółowienie zadań Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (zwanego dalej „Prezesem UTK”), związanych z wydawaniem zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych i podsystemów strukturalnych, prowadzeniem spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o odstępstwo od stosowania TSI, prowadzeniem krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
- 5) zobligowanie zarządcy infrastruktury do prowadzenia rejestru zarządzanej przez niego infrastruktury kolejowej wchodzącej w skład systemu kolei;
- 6) rozszerzenie zasad stosowania interoperacyjności na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej w celu osiągnięcia interoperacyjnego europejskiego systemu kolei;
- 7) określenie procedur oceny zgodności składników interoperacyjności.

Zmiany szczegółowe:

- 1) w art. 2 wprowadzone zostały nowe odesłania w celu określenia zakresu stosowania przepisów ustawy;
- 2) w art. 4:
 - a) zmiana definicji w celu transpozycji dyrektywy 2008/57/WE oraz dyrektywy 2008/110/WE: pkt 4 – sieci kolejowej, pkt 6 – pojazdu kolejowego, pkt 13 – typu pojazdu kolejowego, pkt 14 – typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, pkt 15 – świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, pkt 16 – świadectwa dopuszczenia typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, pkt 18a – certyfikatu bezpieczeństwa, pkt 29 – interoperacyjności systemu kolei, pkt 30 – składnika interoperacyjności, pkt 31 – podsystemu, pkt 32 – zasadniczych wymagań, pkt 33 – technicznych specyfikacji interoperacyjności, pkt 34 – certyfikatu weryfikacji WE podsystemu, pkt 34a – pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu, pkt 35 – deklaracji weryfikacji WE podsystemu, pkt 35a – pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu, pkt 36 – dopuszczenie do eksploatacji, pkt 42 – wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST);
 - b) dodanie definicji w celu transpozycji dyrektywy 2008/57/WE oraz dyrektywy 2008/110/WE: pkt 6b – dysponenta, pkt 6c – podmiotu odpowiedzialnego za

utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), pkt 6d – podmiotu zamawiającego, pkt 6e – krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR), pkt 14a – typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego, pkt 16a – świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego, pkt 26a – transeuropejskiego systemu kolei, pkt 30a – szczególnego przypadku, pkt 30b – punktów otwartych, pkt 33a – specyfikacji europejskich; pkt 34b – certyfikatu WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, pkt 34c – notyfikowanej jednostki certyfikującej, pkt 34d – notyfikowanej jednostki kontrolującej, pkt 34e – notyfikowanego laboratorium, pkt 35b – deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, pkt 35c – deklaracji zgodności z typem, pkt 36a – dopuszczenia do eksploatacji typu, pkt 36b – zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, pkt 36c – terminala kolejowego, pkt 37a – państwa członkowskiego UE;

- 3) wprowadzenie zmiany do wprowadzenia do wyliczenia w art. 10 ust. 1, powodującej nadanie Prezesowi UTK funkcji krajowej władzy bezpieczeństwa i krajowego regulatora transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej;
- 4) dodanie w art. 13 ust. 1a, powodującego uszczegółowienie zadań Prezesa UTK, w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei oraz rozszerzenie tych zadań o wydawanie i cofanie certyfikatów podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie (ECM) wagonów towarowych. Projektowany przepis ma na celu stworzenie instrumentów prawnych w zakresie bezpieczeństwa systemu kolei i systemu utrzymania wagonów towarowych;
- 5) wprowadzenie zmiany w art. 13 w ust. 2 powodującej uszczegółowienie zadań Prezesa UTK dotyczących prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych, spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o nadanie, zmianę lub wycofanie identyfikatora literowego dysponenta (VKM) oraz przekazywanie informacji w tym zakresie Europejskiej Agencji Kolejowej, nadawanie i zmianę europejskich numerów pojazdów kolejowych (EVN), wyrejestrowywanie pojazdów kolejowych oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych, wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów kolejowych oraz rozpatrywaniem wniosków o odstępstwo od

- stosowania TSI. Zmiana ma na celu unifikację w ramach Unii Europejskiej prowadzenia rejestru pojazdów kolejowych, oznakowania pojazdów kolejowych, procedur dopuszczania podsystemów strukturalnych i pojazdów kolejowych;
- 6) konieczność wprowadzenia zmiany w art. 13 ust. 3 wynika ze zmiany adresu odwołania znajdującego się w tym ustępie;
 - 7) nowo projektowany ust. 7c w art. 13 zobowiązuje Prezesa UTK do poinformowania Komisji Europejskiej, w przypadku gdy stwierdzi on, że obowiązujące specyfikacje europejskie nie spełniają zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei. Projektowany przepis ma na celu bieżące monitorowanie istniejących specyfikacji europejskich, tak aby na etapie ich stosowania ustalić wszystkie nieścisłości powodujące niespełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;
 - 8) wprowadzenie zmiany w art. 16 ust. 1 i 2 polegającej na ustaleniu zasad pobierania opłat za niektóre czynności wykonywane przez Prezesa UTK, które zostały określone w art. 13 ust. 1a. Zgodnie z zasadą przewidzianą w projekcie opłaty te stanowią dochód budżetu państwa. Ratio legis tego przepisu jest konieczność zapewnienia źródła finansowania dla nowych zadań Prezesa UTK w przedmiotowym zakresie;
 - 9) proponowany przepis odnoszący się do art. 17a ust. 6 pkt 1 lit. d dotyczy obowiązku umieszczania przez Prezesa UTK w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa informacji o certyfikatach podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM), wydanych na podstawie art. 23j ust. 8 ustawy;
 - 10) proponowana w art. 18 zmiana ust. 2 dotyczy rozszerzenia listy podmiotów zwolnionych z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, tj. zarządców infrastruktury, których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego oraz wpisane do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów, linii turystycznych eksploatowanych w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych, w tym kolei wąskotorowych, a także przewoźników kolejowych wykonujących przewozy po tych liniach. Jest to transpozycja art. 1 pkt 1 dyrektywy 2008/110/WE;
 - 11) proponowane nowe brzmienie w art. 18b ust. 1 przepisów dotyczących certyfikatu bezpieczeństwa, wynika z transpozycji art. 1 pkt 7 dyrektywy 2008/110/WE;

- 12) projektowane zmiany w art. 19 wynikają z konieczności ujednoczenia stosowanej terminologii oraz z obowiązku przedłożenia przez zarządcę oraz przewoźnika kolejowego ubiegającego się o uzyskanie świadectwa bezpieczeństwa, zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji;
- 13) proponowane nowe brzmienie art. 23 wprowadza zmiany polegające na oddzieleniu dotychczas stosowanego systemu dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych, budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego od systemu dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych i podsystemów strukturalnych wprowadzanego niniejszą ustawą. Wprowadzane zmiany określają również warunki udostępniania przez zarządcę infrastruktury kolejowej tylko dla tych pojazdów kolejowych, które są oznaczone europejskim numerem pojazdu (EVN), z wyjątkiem pojazdów dopuszczonych za granicą, należących do zagranicznych przewoźników. Zmiany te dotyczą również nadawania przez Prezesa UTK europejskiego numeru pojazdu (EVN) dla pojazdów kolejowych dopuszczanych po raz pierwszy do eksploatacji na terenie Unii Europejskiej, których dysponentami są przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zmiany w art. 23 mają na celu aby państwa członkowskie przydzielały kod identyfikacyjny każdemu z pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji. Rejestry tych pojazdów kolejowych muszą być dostępne w celu zapewnienia dostępu do informacji dla wszystkich państw członkowskich;
- 14) nowo projektowane art. 23a – 23i wprowadzają procedurę nadawania europejskiego numeru pojazdu (EVN), procedurę rejestrowania pojazdu w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR), procedury dopuszczania pojazdów kolejowych do eksploatacji. Po wejściu w życie ustawy pojazd kolejowy, w celu dopuszczenia go do eksploatacji, musi uzyskać od Prezesa UTK zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego. Wyjątek stanowi przypadek, gdy pojazd kolejowy uzyskał takie zezwolenie w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej oraz gdy pojazd kolejowy wykonuje przewozy transgraniczne na podstawie dwustronnych umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną. Przepisy projektowanych artykułów określają dokumenty składane wraz z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie, terminy, w jakich Prezes UTK ma obowiązek wydać

- zezwolenie. Ponadto projektowane przepisy wskazują kryteria, które decydują o tym, która procedura dopuszczania jest stosowana w danym przypadku;
- 15) projektowany przepis art. 23j określa warunki, jakie powinien spełniać podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM), określa sposób wydawania certyfikatu dla takiego podmiotu przez Prezesa UTK i stanowi transpozycję art. 1 pkt 8 dyrektywy 2008/110/WE;
 - 16) zmianie ulega tytuł rozdziału 4a i otrzymuje brzmienie „Warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”. Wynika to z faktu, iż w dyrektywie 2008/57/WE przyjęto założenia polegające na unifikacji systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości;
 - 17) zmiana art. 25a polega na określeniu zakresu stosowania przepisów rozdziału 4a i art. 23 – 23j, określa podsystemy strukturalne i funkcjonalne i ich zakresy oraz określa podstawowe zasady wnioskowania o uzyskanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji linii kolejowych o znaczeniu państwowym, jak też linii kolejowych niebędących liniami o znaczeniu państwowym;
 - 18) zmiana art. 25b polega na wprowadzeniu aktualnych odniesień do ustawy o systemie oceny zgodności w zakresie oceny zgodności podsystemów strukturalnych, składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji jednostek certyfikujących, kontrolujących i laboratoriów, oraz kontroli spełniania przez podsystemy strukturalne i składniki interoperacyjności zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i postępowania w sprawie podsystemów strukturalnych niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei. Niniejsza zmiana ma na celu uaktualnienie zawartych odniesień do obecnego brzmienia ustawy o systemie oceny zgodności;
 - 19) usunięcie art. 25c spowodowane jest koniecznością usystematyzowania i uszczegółowienia zawartych w nim dotychczas zagadnień. Zagadnienia te dotyczą procedur oceny zgodności i weryfikacji zgodności składników interoperacyjności oraz podsystemów. W efekcie zagadnienia te zostały zawarte w art. 25ca – 25cc;
 - 20) przepisy w art. 25ca – 25cc i art. 25e wynikają bezpośrednio z dyrektywy dyrektywy 2008/57/WE. Powyższe przepisy wprowadzają obowiązek dokonania procedury oceny zgodności, podsystemu lub składnika interoperacyjności przed dopuszczeniem do eksploatacji w systemie kolei, umożliwiają wydanie przez notyfikowaną jednostkę

certyfikującą certyfikatu weryfikacji WE podsystemu oraz certyfikatu WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, określają zasady przeprowadzania procedur oceny zgodności składników interoperacyjności i podsystemów strukturalnych. Ponadto przepisy art. 25e wprowadzają obowiązek uzyskania od Prezesa UTK zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego przed wprowadzeniem go do eksploatacji;

- 21) zmiany w art. 25d wynikają z konieczności uszczegółowienia zasad ustalania listy właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei w przypadkach odstępstw od stosowania TSI lub w odniesieniu do punktów otwartych i szczególnych przypadków, dla których konieczne jest zastosowanie przepisów technicznych niezawartych we właściwych TSI;
- 22) zmiana w art. 25f wprowadza procedury przyznawania odstępstw od stosowania TSI. Zmiana ta ma na celu dostosowanie krajowych przepisów do regulacji zawartych w art. 9 dyrektywy 2008/57/WE;
- 23) w proponowanym art. 25g nałożono na zarządcę infrastruktury obowiązek prowadzenia rejestru zarządzanej przez niego infrastruktury. Ponadto projektowany przepis wprowadza delegację ustawową do wydania rozporządzenia określającego sposób prowadzenia rejestru infrastruktury;
- 24) w nowo projektowanym art. 25ga zostaje wprowadzony obowiązek prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych przez Prezesa UTK. Zakres danych zawartych w tym rejestrze obejmuje europejski numer pojazdu (EVN), odnośniki do europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych, o którym mowa w art. 34 dyrektywy 2008/57/WE. Rejestr ten powinien również zawierać dane identyfikacyjne dysponenta pojazdu kolejowego oraz informacje o podmiocie odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM). Ma to na celu ułatwienie procedury i pomoc w określeniu typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji na obszarze Wspólnoty Europejskiej. Ponadto projektowany przepis wprowadza delegację ustawową do wydania rozporządzenia określającego sposób prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych;

- 25) projektowany przepis w art. 25h, daje Prezesowi UTK uprawnienie do dokonywania autoryzacji jednostek ubiegających się o notyfikację, zgodnie z ustawą o systemie oceny zgodności;
- 26) projektowany art. 25k daje Prezesowi UTK uprawnienie do przeprowadzania okresowych kontroli dopuszczonych do eksploatacji podsystemów strukturalnych oraz ustala procedurę postępowania w przypadku odnowienia lub modernizacji podsystemu strukturalnego;
- 27) zmiany art. 25l ust. 1 i 4, art. 25m ust. 1 i 2 oraz art. 25n ust. 1 mają na celu ujednolicenie stosowanej terminologii w zakresie zniesienia podziału na system kolei konwencjonalnych i system kolei dużych prędkości oraz w zakresie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;
- 28) zmiana w art. 25r nakłada obowiązek współpracy producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, inwestora, importera, dysponenta, zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego oraz notyfikowanej jednostki certyfikującej, notyfikowanej jednostki kontrolującej i notyfikowanego laboratorium z Prezesem UTK w zakresie przedstawienia wszystkich niezbędnych dokumentów, materiałów oraz informacji wymaganych do ustalenia, czy podsystem spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei i bezpieczeństwa kolei;
- 29) w projektowanym art. 25t zostaje wprowadzona delegacja dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia, które określi wykaz właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei w przypadkach odstępstw od stosowania TSI lub w odniesieniu do punktów otwartych i szczególnych przypadków, dla których konieczne jest zastosowanie przepisów technicznych niezawartych we właściwych TSI. Przedmiotowy przepis zostaje wprowadzony w celu zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei i zapewnienia zgodności z przepisami Unii Europejskiej;
- 30) nowo projektowany art. 25ta wprowadza delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia, które określi wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów, zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności,

procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji WE podsystemów, procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności oraz treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI. Przedmiotowy przepis zostaje wprowadzony w celu zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei i zapewnienia zgodności z przepisami Unii Europejskiej;

- 31) zmiana art. 28e ust. 2 ma na celu ujednolicenie stosowanej terminologii w zakresie zniesienia podziału na system kolei konwencjonalnych i system kolei dużych prędkości połączeniu ich w transeuropejski system kolei;
- 32) nowo projektowany przepis w art. 32 dodaje ust. 1a, który wprowadza obowiązek umieszczania w regulaminie opracowywanym przez zarządcę infrastruktury linku do strony internetowej, na której zamieszczony jest rejestr zarządzanej przez niego infrastruktury. Celem wprowadzenia przepisu jest transpozycja art. 35 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej;
- 33) nowo projektowany art. 66 ust. 1 pkt 5 nakłada sankcje na dysponenta pojazdu kolejowego, który nie poinformował Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem;
- 34) art. 2 ustawy zmieniającej ustawę o transporcie kolejowym zawiera przepis przejściowy mówiący o tym, że dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego oraz dokumenty dopuszczenia do eksploatacji pojazdów w ruchu międzynarodowym wydane na mocy umów międzynarodowych zachowują swoją ważność. Ponadto przepis ten stanowi, że do postępowań wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe;
- 35) art. 3 wprowadza okres przejściowy dla aktów wykonawczych wydanych na podstawie niniejszej ustawy;
- 36) art. 4 określa *vacatio legis* projektowanej ustawy.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych. Nie zanotowano zainteresowania żadnego podmiotu pracami nad projektem ustawy.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana ustawa ma na celu transponowanie dyrektywy 2008/57/WE, 2009/131/WE oraz dyrektywy 2008/110/WE do prawa krajowego.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Przepisy projektowanej ustawy będą miały zastosowanie do uczestników rynku kolejowego – Urzędu Transportu Kolejowego, przewoźników, zarządców infrastruktury kolejowej, organów zawierających umowy o świadczenie usług publicznych, a także innych podmiotów zaangażowanych w proces wydawania zezwolenia na dopuszczanie do eksploatacji.

2. Omówienie wyników konsultacji społecznych

Projekt ustawy w ramach konsultacji społecznych został przesłany do:

- 1) PKP SA;
- 2) PKP PLK SA;
- 3) PKP CARGO S.A.;
- 4) PKP Intercity Sp. z o.o.;
- 5) PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- 6) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.;
- 7) Arriva PCC;
- 8) Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.;
- 9) „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.;
- 10) Veolia Transport Polska;
- 11) Urzędu Transportu Kolejowego;
- 12) Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa;
- 13) Instytutu Pojazdów Szynowych „Tabor”;
- 14) Izby Gospodarczej Transportu Lądowego.

W związku z uwagami, jakie pojawiły się odnośnie do rzonego projektu ustawy (w ramach konsultacji społecznych wpłynęły uwagi od: PKP S.A., PKP PLK S.A., PKP CARGO S.A., PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście Sp. z o.o., PKP Intercity Sp. z o.o., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, CNTK oraz Prezesa UTK) zaistniała konieczność zorganizowania spotkań uzgodnieniowych, które

wyeliminowały wątpliwości związane z poszczególnymi zapisami zaproponowanymi przez wnioskodawców. Zdecydowana większość uwag została uwzględniona podczas dalszych prac nad przedmiotowym projektem ustawy. Doprecyzowano projekt pod względem merytorycznym, poprawiono systematykę ustawy, wprowadzono szereg zmian ułatwiających odbiór i czytelność proponowanych regulacji. Biorąc pod uwagę fakt, iż transpozycja dyrektywy UE nie wymaga jej dosłownego przepisania do prawa krajowego, a także uwzględniając wyniki konsultacji społecznych, proponowane przepisy ustawy w chwili obecnej oddają znaczenie, cel zawarty w transponowanych dyrektywach oraz są zrozumiałe na gruncie prawodawstwa polskiego.

3. Wpływ regulacji na:

- a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

Skutki wdrożenia dyrektywy 2008/57/WE oraz dyrektywy 2008/110/WE dla sektora finansów publicznych związane są z realizacją nowych zadań nałożonych na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Koszty obejmują zakup sprzętu informatycznego i oprogramowania. W rozbiciu na poszczególne pozycje oraz okresy koszty te kształtować się będą następująco:

- zakup sprzętu informatycznego – 1 000 tys. zł

Sprzęt komputerowy i specjalizowane urządzenia sieciowe umożliwiające rozszerzenie możliwości i zakres usług w sieciach lokalnych oraz systemy składowania i odzyskiwania danych, zwiększenie przepustowości transmisji informacji i bezpieczeństwa w sieciach lokalnych oraz bezpośrednio na serwerach usług i komputerowych stacjach roboczych.

- zakup oprogramowania – 1 000 tys. zł

Oprogramowanie systemowe serwerów i stacji roboczych. Systemy ochrony i monitorowania transmisji danych oraz dostępu do zasobów sieci. Wykonanie dedykowanego systemu informatycznego do obsługi rejestru taboru i krajowego rejestru pojazdów kolejowych.

- nie przewiduje się wzrostu zatrudnienia w UTK, związanego z wejściem w życie ustawy.

Wdrożenie nowych zadań przez UTK w roku 2012 nie wpłynie na zmianę planu wydatków w związku z czym nie ma zastosowania art. 50 ust. 1a ustawy o finansach publicznych.

Wdrożenie nowych zadań przez UTK w roku 2012 zostanie sfinansowane z wydatków planowanych w projekcie ustawie budżetowej na rok 2012 w części 71 – Urząd Transportu Kolejowego.

Wdrożenie nowych zadań przez UTK realizowane jest w celu:

- zapewnienia interoperacyjności systemu kolei znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz rozszerzenia zakresu stosowania interoperacyjności na cały system kolei w Polsce poprzez wydawanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego lub podsystemu strukturalnego;
- zagwarantowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego poprzez ustanowienie podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdów kolejowych oraz procedury jego certyfikacji;
- ustanowienia jednego zestandaryzowanego systemu ewidencji pojazdów kolejowych zgodnego z przepisami Komisji Europejskiej poprzez wdrożenie, prowadzenie i udostępnianie krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
- ujednoczenia procedur i zmniejszenia obciążeń administracyjnych poprzez usprawnienie dotychczasowych procedur dopuszczania do eksploatacji podsystemów strukturalnych i wprowadzania do obrotu składników interoperacyjności oraz poprzez wdrożenie zasad „nowego podejścia” w procedurach oceny zgodności.

Szacowane zwiększone dochody do budżetu państwa z tytułu opłat pobieranych przez Prezesa UTK za nowo nałożone zadania wyniosą około 6 mln zł.

b) rynek pracy

Brak wpływu na rynek pracy.

c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Stopniowe rozszerzenie zakresu stosowania interoperacyjności na cały system kolejowy wpłynie korzystnie na poprawę oferty przewozowej w połączeniach międzynarodowych, umożliwiających jednocześnie obsługę połączeń krajowych w dozwolonym zakresie. Rozszerzenie zakresu stosowania interoperacyjności może przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności transportu kolejowego, wzrostu konkurencji w sektorze międzynarodowych pasażerskich i towarowych przewozów kolejowych oraz generowanie zysków dla przedsiębiorstw kolejowych.

Ponadto regulacja ta nakłada przed dopuszczeniem pojazdu kolejowego do eksploatacji obowiązek określenia podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM). Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM) wagonów towarowych powinien uzyskać od Prezesa UTK certyfikat.

d) sytuację i rozwój regionalny

Brak wpływu na rozwój regionalny.



Minister Spraw Zagranicznych

Warszawa, 5 lipca 2011 r.

DPUE - 920 - 574 - 10/11/ak, kz/7

SM-1421

dot.: RM-10-65-11 z 27 czerwca 2011 r.

Pan
Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działaniach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy, który uwzględnia moje uwagi przedłożone w piśmie z dnia 6 czerwca br. (znak DPUE-920-574-10-11/kz/5) oraz w piśmie z dnia 13 czerwca br. (znak DPUE-920-574-10-11/kz/6) pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej

Z poważaniem

Z upoważnienia
Ministra Spraw Zagranicznych
Maciej Szplinar
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:
Pan Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH ¹⁾ :		Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/110/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei). Dyrektywa Komisji 2009/131/WE z dnia 16 października 2009 r., zmieniająca załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ ²⁾					
Jedn. red.	Treść przepisu UE ³⁾	Ko niec z - noś ć wdr oże nia T / N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
DYREKTYWA 2008/57/WE					
Art. 1 ust. 1	Niniejszą dyrektywę przyjmuje się dla ustanowienia warunków, które mają być spełnione w celu osiągnięcia na terytorium Wspólnoty interoperacyjności systemu kolei w sposób zgodny z przepisami dyrektywy 2004/49/WE. Warunki te dotyczą projektowania, budowy, dopuszczenia do eksploatacji, modernizacji, odnowienia, eksploatacji i utrzymania części tego systemu, a także kwalifikacji zawodowych, wymagań zdrowotnych i dotyczących bezpieczeństwa dla personelu mającego udział w jego eksploatacji i utrzymaniu.	N	-	-	-
Art. 1 ust. 2a	Dążenie do tego celu musi prowadzić do określenia optymalnego poziomu harmonizacji technicznej oraz do umożliwienia tego samego w odniesieniu do: usprawnienia, poprawy i rozwoju usług w zakresie	N	-	-	-

Art. 1 ust. 2b	międzynarodowego transportu kolejowego na terytorium Unii Europejskiej oraz z państwami trzecimi;						
	wspierania stopniowego tworzenia rynku wewnętrznego urzędzeń i usług na potrzeby budowy, odnowy, modernizacji i eksploatacji systemu kolei we Wspólnocie;	N					
Art. 1 ust. 2c	wspierania interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie	N					
Art. 1 ust. 3a	Państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte przez nie w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy nie obejmują: metra, tramwajów i innych systemów kolei lekkiej;	T	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 2 ust. 1), art. 3 ust. 1 Ustawy o tk;				„Art. 2. Przepisy ustawy stosuje się także do: 1) metra, z wyjątkiem rozdziałów 2, 2b, 4a – 9 i 12, art. 13 ust. 1, art. 14a, art. 18 ust. 1, art. 23 ust. 1, 4 – 6 oraz art. 23a – 23j; przepisy rozdziału 10 stosuje się odpowiednio; „Art. 3. Przepisów ustawy nie stosuje się do: 1) linii tramwajowych; 2) kolejowego transportu wewnątrzakładowego; 3) (4) transportu linowego i linowo-terenowego, z wyjątkiem art. 10 ust. 4.,,
Art. 1 ust. 3b	sieci, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolejowego i przeznaczone są tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich, a także przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci	T	Art. 1 pkt 14 projektu ustawy (art. 25a ust. 1 pkt 1 Ustawy o tk)				„Art. 25a 1. Przepisów niniejszego rozdziału oraz art. 23 ust. 1, 4 – 6 i art. 23a – 23j nie stosuje się do: 1) sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, oraz miejskich lub podmiejskich przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych;
Art. 1 ust. 3c	infrastruktury kolejowej należącej do właścicieli prywatnych oraz pojazdów działających jedynie na tej infrastrukturze na użytek jej właścicieli w ramach ich własnej działalności w zakresie transportu towarów;	T	Art. 1 pkt 14 projektu ustawy (art. 25a ust. 1 pkt 2 Ustawy o tk)				„Art. 25a 1. Przepisów niniejszego rozdziału oraz art. 23 ust. 1, 4 – 6 i art. 23a – 23j nie stosuje się do: 2) infrastruktury kolejowej należącej do zarządców prywatnej infrastruktury kolejowej oraz pojazdów kolejowych działających jedynie na tej infrastrukturze na ich użytek w ramach własnej działalności w zakresie transportu towarów;
Art. 1 ust. 3d	infrastruktury i pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego, historycznego lub turystycznego	T	Art. 1 pkt 14 projektu ustawy (art. 25a ust. 1 pkt 3 i 4 Ustawy o tk)				„Art. 25a 1. Przepisów niniejszego rozdziału oraz art. 23 ust. 1, 4 – 6 i art. 23a – 23j nie stosuje się do: 3) infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego; 4) pojazdów kolejowych przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego lub turystycznego, lub

Art. 1 ust. 4	Zakres TSI jest stopniowo rozszerzany zgodnie z art. 6b. na cały system kolei, włączając w to dostęp do torów kolejowych do terminali i ważnych urządzeń portów obsługujących lub potencjalnie obsługujących więcej niż jednego użytkownika, bez naruszenia odstępstw od stosowania TSI wymienionych w art. 9.	N	-	pojazdów historycznych nie poruszających się po sieci kolejowej.	
Art. 2 lit a	Do celów niniejszej dyrektywy: „trans europejski system kolei” oznacza trans europejskie systemy kolei konwencjonalnych i dużych prędkości określone, odpowiednio, w załączniku I pkt 1 i 2;	T	Art. 1 pkt 3 lit j projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 26a Ustawy o tk)	„26a) trans europejski system kolei – sieć kolejowa określona w decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju trans europejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. UE L 204 z 05.08.2010, str. 1) oraz pojazdy kolejowe przeznaczone do poruszania się po tej sieci kolejowej;”;	
Art. 2 lit b	„interoperacyjność” oznacza zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności tych linii. Zdolność ta zależy od warunków prawnych, technicznych oraz operacyjnych, które muszą być spełnione celem spełnienia zasadniczych wymagań;	T	Art. 1 pkt 3 lit l projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 29 Ustawy o tk)	„29) interoperacyjność systemu kolei – zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego ruchu pociągów, spełniającego warunki techniczne, ruchowe, eksploatacyjne i prawne, których zachowanie zapewnia dotrzymanie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i umożliwia efektywne poruszanie się po trans europejskiej sieci kolejowej;”;	
Art. 2 lit c	„pojazd” oznacza pojazd kolejowy poruszający się na własnych kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez. Pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego lub funkcjonalnego lub z części takich podsystemów;	T	Art. 1 pkt 3 lit b projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 6 Ustawy o tk)	„6) pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez;”;	
Art. 2 lit d	„sieć” oznacza linie, stacje, terminale i wszystkie rodzaje stałego wyposażenia niezbędnego do zapewnienia bezpiecznej i ciągłej eksploatacji systemu kolei;	T	Art. 1 pkt 3 lit a projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 4 Ustawy o tk)	„4) sieć kolejowa – układ połączonych ze sobą linii kolejowych, stacji i terminali kolejowych oraz wszystkich rodzajów stałego wyposażenia niezbędnego do zapewnienia bezpiecznej i ciągłej eksploatacji systemu kolei, będący własnością zarządcy infrastruktury lub zarządzany przez zarządcę infrastruktury;”;	

Art. 2 lit e	„podsystemy” oznaczają wynik podziału systemu kolei, zgodnie z opisem zawartym w załączniku II. Podsystemy te, dla których muszą zostać ustalone zasadnicze wymagania, mogą mieć charakter strukturalny lub funkcjonalny	T	Ustawy o tk) Art. 1 pkt 3 lit o projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 31 Ustawy o tk)	„31) podsystem – część systemu kolei o charakterze strukturalnym bądź funkcjonalnym, dla której ustalono odrębne zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei;	
Art. 2 lit f	„składniki interoperacyjności” oznaczają wszelkie elementarne składniki, grupy części składowych, podzespoły lub pełne zespoły sprzętowe, włączone lub mające być włączone do podsystemu, od których bezpośrednio lub pośrednio zależy system kolei. Pojęcie „składnik” obejmuje zarówno przedmioty materialne, jak i niematerialne, takie jak oprogramowanie	T	Art. 1 pkt 3 lit m projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 4 pkt 30 Ustawy o tk)	„30) składnik interoperacyjności – podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność systemu kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie;”	
Art. 2 lit g	„zasadnicze wymagania” oznaczają wszystkie warunki wymienione w załączniku III, jakie muszą być spełnione przez system kolei, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym interfejsy;	T	Art. 1 pkt 3 lit o projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 32 Ustawy o transporcie kolejowym)	32) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei – wymagania określone w dyrektywie w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei dla zapewnienia interoperacyjności systemu kolei;	
Art. 2 lit h	„specyfikacje europejskie” oznaczają wspólną techniczną specyfikację, europejskie dopuszczenie techniczne lub krajową normę stanowiącą transpozycję normy europejskiej, zgodnie z definicją zawartą w załączniku XXI do dyrektywy 2004/17/WE;	T	Art. 1 pkt 3 lit p projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 33a Ustawy o tk)	„33a) specyfikacje europejskie – wspólne techniczne specyfikacje, europejskie aprobaty techniczne lub krajowe normy stanowiące transpozycję norm europejskich;”	
Art. 2 lit i	„techniczne specyfikacje interoperacyjności”, zwane „TSI”, oznaczają specyfikacje przyjęte zgodnie z niniejszą dyrektywą, obejmujące każdy z podsystemów lub część podsystemu celem spełnienia zasadniczych wymagań oraz zapewnienia interoperacyjności systemu	T	Art. 1 pkt 3 lit o projektu ustawy o zmianie ustawy o	33) techniczne specyfikacje interoperacyjności – specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej;”	

	kolei;		transporcie kolejowym (art. 4 pkt 33 Ustawy o tk)	
Art. 2 lit j	„jednostki notyfikowane” oznaczają organy odpowiedzialne za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności oraz za prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów;	T	Art. 1 pkt 3 lit r projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 34c – 34e Ustawy o tk)	34c) notyfikowana jednostka certyfikująca – podmiot odpowiedzialny za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz odpowiedzialny za prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów; 34d) notyfikowana jednostka kontrolująca – podmiot odpowiedzialny za dokonanie sprawdzenia warunków zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz sprawdzenia warunków prowadzenia procedur weryfikacji WE podsystemów w celu ustalenia ich zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei; 34e) notyfikowane laboratorium – podmiot odpowiedzialny za przeprowadzenie czynności badawczych lub pomiarowych wynikających z procedur oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz procedur weryfikacji WE podsystemów, w celu ustalenia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;
Art. 2 lit k	„parametry podstawowe” oznaczają warunki prawne, techniczne i eksploatacyjne kluczowe dla interoperacyjności, określone w odpowiednich TSI;	N	-	
Art. 2 lit l	„szczególny przypadek” oznacza dowolną część systemu kolei wymagającą specjalnych przepisów w TSI, tymczasowych lub ostatecznych, z powodu ograniczeń geograficznych, topograficznych, związanych ze środowiskiem miejskim lub oddziałujących na zgodność z istniejącym systemem. Może on obejmować w szczególności linie kolejowe oraz sieci odizolowane od reszty Wspólnoty, skrajnie ładunku, prześwit toru lub szerokość międzytorza oraz pojazdy przewidziane wyłącznie do użytku lokalnego, regionalnego lub historycznego, jak też pojazdy pochodzące z lub udające się do państw trzecich;	T	Art. 1 pkt 3 lit n projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 30a)	„30a) szczególny przypadek – oznacza część systemu kolei, dla którego, tymczasowo lub na stałe, określono odrębne przepisy w technicznych specyfikacjach interoperacyjności ze względu na istniejące ograniczenia geograficzne, topograficzne lub miejskie, lub ze względu na konieczność zapewnienia zgodności z istniejącym systemem kolei;
Art. 2 lit m	„modernizacja” oznacza wszelkie większe prace modyfikacyjne prowadzone w podsystemie lub jego części, poprawiające całkowite osiągi podsystemu	T	Art. 4 pkt 43 Ustawy o transporcie kolejowym	„modernizacja” - wszelkie prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części, poprawiające całkowite osiągi podsystemu
Art. 2 lit n	„odnowienie” oznacza wszelkie większe prace wymienne w podsystemie lub jego części,	T	Art. 4 pkt 44 Ustawy o	„odnowienie” - wszelkie większe prace wymienne w podsystemie lub w części podsystemu, które nie zmieniają

	niezmieniające całkowitych osiągnięć podsystemu;		całkowitych osiągnięć podsystemu	
Art. 2 lit o	„istniejący system kolei” oznacza strukturę składającą się z infrastruktury kolejowej, obejmującej zarówno linie, jak i stałe urządzenia istniejącego systemu kolejowego, wraz z pojazdami wszystkich kategorii i pochodzenia, poruszającymi się po tej infrastrukturze;	T	transporcie kolejowym Art. 4 pkt 26 Ustawy o transporcie kolejowym	„system kolei” - wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci
Art. 2 lit p	„wymiana w ramach utrzymania” oznacza wymianę części na inne części o identycznych funkcjach i osiągnięciach w ramach utrzymania prewencyjnego lub naprawczego;	N	-	
Art. 2 lit q	„dopuszczenie do eksploatacji” oznacza wszystkie czynności, w wyniku których podsystem lub pojazd znajduje się w zaprojektowanym stanie swojego funkcjonowania;	T	Art. 1 pkt 3 lit u projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 36)	„36a) dopuszczenie do eksploatacji typu – czynności faktyczne i prawne konieczne do dopuszczenia typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego albo typu pojazdu kolejowego do użytkowania kończące się wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;
Art. 2 lit r	„podmiot zamawiający” oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny, który zamawia zaprojektowanie lub budowę, lub odnowienie, lub modernizację podsystemu. Podmiot ten może być przedsiębiorstwem kolejowym, zarządcą infrastruktury kolejowej lub dysponentem, lub koncesjonariuszem odpowiedzialnym za realizację projektu;	T	Art. 1 pkt 3 lit d projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 6d Ustawy o tk)	6d) podmiot zamawiający – podmiot, który zamawia zaprojektowanie, budowę, odnowienie lub modernizację podsystemu, w szczególności przewoźnik kolejowy, zarządcą infrastruktury lub dysponent;
Art. 2 lit s	„dysponent” oznacza osobę lub podmiot, która(-y), będąc właścicielem danego pojazdu lub posiadając prawo do korzystania z niego, wykorzystuje ten pojazd jako środek transportu i figuruje w krajowym rejestrze pojazdów, o którym mowa w art. 33;	T	Art. 1 pkt 3 lit d projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 6b Ustawy o tk)	„6b) dysponent – podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
Art. 2 lit t	„projekt na zaawansowanym etapie realizacji” oznacza każdy projekt, który znajduje się na tak zaawansowanym etapie planowania/realizacji, że zmiany w zakresie technicznych specyfikacji byłyby nie do przyjęcia dla danego państwa członkowskiego. Przeszkoda ta może mieć charakter prawny, umowny, ekonomiczny, finansowy, społeczny lub środowiskowy	T	Art. 1 pkt 20 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym	3. Prezes UTK odmawia w drodze decyzji uznania że projekt znajduje się na takim etapie planowania lub realizacji, że ze względu na względy prawnych, ekonomicznych, finansowych, społecznych, środowiskowych lub umownych, dokonanie zmiany w zakresie technicznych specyfikacji interoperacyjności byłoby nie do zaakceptowania.

Art. 2 lit u	i musi być należycie uzasadniona;			(art. 25f ust. 3 Ustawy o tk)	
Art. 2 lit v	„zharmonizowane normy” oznaczają każdą normę europejską przyjętą przez europejskie organy normalizacyjne wymienione w załączniku I do dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego w ramach mandatu Komisji ustanowionego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 6 ust. 3 tej dyrektywy i która stanowi, samodzielnie lub w połączeniu z innymi normami, środek umożliwiający przestrzeganie przepisów prawnych;	N			
Art. 2 lit w	„krajowy organ ds. bezpieczeństwa” oznacza organ ds. bezpieczeństwa określony w art. 3 lit. g) dyrektywy 2004/49/WE;	T		Art. 1 pkt 4 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 10 ust. 1 Ustawy o tk)	„Centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa i regulacji transportu kolejowego, właściwym w sprawach.”;
Art. 2 lit x	„typ” oznacza typ pojazdu określający zasadnicze cechy konstrukcyjne pojazdu objęte jednolitym certyfikatem badania typu WE określonym w module B decyzji 93/465/EWG;	N			
Art. 2 lit y	„seria” oznacza pewną liczbę identycznych pojazdów określonego typu;	T		Art. 1 pkt 3 lit e projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 4 pkt 13 Ustawy o tk)	„13) typ pojazdu kolejowego – pojazd kolejowy o określonych rozwiązaniach konstrukcyjnych;
Art. 2 lit z	„Agencja” oznacza Europejską Agencję Kolejową, utworzoną rozporządzeniem (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającym Europejską Agencję Kolejową;	T		Art. 4 pkt 38 Ustawy o transporcie kolejowym	„Agencja” - Europejską Agencję Kolejową ustanowioną rozporządzeniem nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającym Europejską Agencję Kolejową (Dz. Urz. UE L 164 z 29.04.2004; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 214)

Art. 2 lit z	„podmiot odpowiedzialny za utrzymanie” oznacza podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu, zarejestrowany jako taki w krajowym rejestrze pojazdów	T	Art. 1 pkt 2 lit d projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 6c Ustawy o tk)	6c) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM ¹⁾) – podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych jako przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury lub dysponent;
Art. 3 ust. 1	Niniejsza dyrektywa dotyczy przepisów odnoszących się do składników interoperacyjności, interfejsów oraz procedur, jak też warunków całkowitej zgodności każdego podsystemu systemu kolei końcowej do osiągnięcia jego interoperacyjności.	N	-	-
Art. 3 ust. 2	Przepisy niniejszej dyrektywy są stosowane bez uszczerbku dla innych właściwych przepisów Wspólnoty. Jednakże w przypadku składników interoperacyjności, w tym interfejsów, zgodność z zasadniczymi wymaganiami niniejszej dyrektywy może wymagać wykorzystania jednolitych specyfikacji europejskich określonych w tym celu.	N	-	-
Art. 4 ust. 1	System kolei, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym interfejsy, spełniają odpowiednio zasadnicze wymagania.	N	-	-
Art. 4 ust. 2	Dalsze techniczne specyfikacje, o których mowa w art. 34 dyrektywy 2004/17/WE, konieczne do spełnienia obowiązujących specyfikacji europejskich lub innych norm na terytorium Wspólnoty, nie mogą stać w sprzeczności z zasadniczymi wymaganiami	N	-	-
Art. 5 ust. 1	Każdy z podsystemów jest objęty jedną TSI. Tam, gdzie jest to konieczne, podsystem może być objęty kilkoma TSI, a jedna TSI może dotyczyć kilku podsystemów. Decyzja o opracowaniu lub dokonaniu przeglądu TSI oraz wybór jej technicznego i geograficznego zakresu wymaga mandatu zgodnie z art. 6 ust. 1.	N	-	-
Art. 5 ust. 2	Podsystemy muszą stosować się do TSI obowiązujących w chwili dopuszczenia ich do eksploatacji, ich modernizacji lub odnowienia, zgodnie z niniejszą dyrektywą; zgodność ta będzie stale utrzymywana w okresie działania każdego z podsystemów.	T	Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym	2. Domniemywa się, że podsystemy lub składniki interoperacyjności, dla których sporządzono dokumentację potwierdzającą spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei w innych państwach członkowskich UE, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w obowiązujących przepisach odnoszących się do zasadniczych

¹⁾ ECM – Entity in Charge of Maintenance.

			(Art. 25ca ust. 2 Ustawy o lk)	wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, jeżeli ocena zgodności została dokonana na podstawie TSI.
Art. 5 ust. 3a	W zakresie niezbędnym do osiągnięcia celów, o których mowa w art. 1, każda TSI: a) wskazuje swój przewidziany zakres (części sieci lub pojazdów określone w załączniku I; podsystem lub część podsystemu, o których mowa w załączniku II); b) ustanawia zasadnicze wymagania dla każdego danego podsystemu oraz jego interfejsów z innymi podsystemami;	N	-	-
Art. 5 ust. 3b		N	-	-
Art. 5 ust. 3c	określa funkcjonalne i techniczne wymagania, jakie mają zostać spełnione przez podsystem i jego interfejsy z innymi podsystemami. Jeśli istnieje taka potrzeba, wymagania te mogą być różne w zależności od przeznaczenia podsystemu, np. kategorii linii, węzłów lub pojazdów przewidzianych w załączniku I;	N	-	-
Art. 5 ust. 3d	określa składniki interoperacyjności oraz interfejsy jakie muszą być objęte specyfikacjami europejskimi, w tym normami europejskimi, koniecznymi do osiągnięcia interoperacyjności w ramach systemu kolei;	N	-	-
Art. 5 ust. 3e	określa, w każdym rozpatrywanym przypadku, które procedury będą użyte do oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, z jednej strony, i które procedury będą użyte do weryfikacji zgodności WE podsystemów, z drugiej. Procedury te opierają się na modułach zdefiniowanych w decyzji 93/465/EWG;	N	-	-
Art. 5 ust. 3f	wskazuje strategię wdrażania danej TSI. W szczególności konieczne jest określenie etapów, jakie mają być zakończone celem dokonania stopniowego przejścia od sytuacji obecnej do stanu ostatecznego, w którym zgodność z TSI będzie normą;	N	-	-
Art. 5 ust. 3g	wskazuje, dla danego personelu, kwalifikacje zawodowe oraz warunki bezpieczeństwa i higieny pracy wymagane dla eksploatacji i utrzymania powyższego podsystemu, jak też do wdrożenia TSI.	N	-	-
Art. 5 ust. 4	Każda TSI jest opracowywana na podstawie badania istniejącego podsystemu oraz wskazuje podsystem docelowy, który można zrealizować stopniowo w rozsądnym czasie. Odpowiednio, stopniowe przyjęcie TSI oraz zgodność z nimi pomogą stopniowo osiągnąć interoperacyjność systemu kolei.	N	-	-
Art. 5 ust. 5	TSI utrzymują, we właściwy sposób, zgodność	N	-	-

	<p>istniejącego systemu kolei każdego z państw członkowskich. W tym celu należy uwzględnić konkretne przypadki dla każdej TSI, w odniesieniu do zarówno do sieci, jak i do pojazdów; specjalną uwagę należy zwrócić na skrajnie ładunku, przeswit toru i szerokość międzytorza oraz pojazdy jadące z państw trzecich lub do tych państw. Dla każdego szczególnego przypadku TSI określają przepisy wykonawcze dotyczące elementów TSI wskazanych w ust. 3 lit. c) g).</p>					
Art. 5 ust. 6	<p>Jeżeli pewne aspekty techniczne odnoszące się do zasadniczych wymagań nie mogą być wyraźnie ujęte w TSI, powinny zostać jasno określone w załączniku do TSI jako „punkty otwarte”. W tym przypadku zastosowanie ma art. 17 ust. 3.</p>	-	N			
Art. 5 ust. 7	<p>TSI nie stanowią przeszkody w podejmowaniu przez państwa członkowskie decyzji dotyczących wykorzystania infrastruktury do celów przemieszczania pojazdów nieobjętych TSI.</p>	-	N			
Art. 5 ust. 8	<p>TSI mogą zawierać wyraźne bezpośrednie odniesienia do norm lub specyfikacji europejskich lub międzynarodowych lub do dokumentacji technicznej publikowanej przez Agencję, jeżeli jest to ściśle uzasadnione koniecznością realizacji celów niniejszej dyrektywy. W takim przypadku stosowne normy lub specyfikacje (lub ich właściwe części) lub dokumentację techniczną traktuje się jak załączniki do danej TSI i stają się one obligatoryjne od chwili zastosowania tej TSI. Wobec braku takich specyfikacji lub norm lub dokumentacji technicznej oraz zależnie od ich rozwoju można czynić odniesienia do innych jasno określonych dokumentów normatywnych; w takim przypadku będzie to dotyczyć dokumentów łatwo dostępnych i znajdujących się w zasobach publicznych.</p>	-	N			
Art. 6 ust. 1	<p>Projekty TSI i kolejnych propozycji zmian do TSI opracowuje Agencja w ramach mandatu udzielonego przez Komisję zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 29 ust. 3 niniejszej dyrektywy. Są one opracowywane zgodnie z art. 3 i 12 rozporządzenia (WE) nr 881/2004/WE, we współpracy z grupami roboczymi wymienionymi w tych artykułach. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez uzupełnienie jej TSI lub poprawki do nich przyjmuje się zgodnie z procedurą</p>	-	N			

	regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 29 ust. 4. Ze względu na pilny charakter sprawy Komisja może zastosować procedurę pilną, o której mowa w art. 29 ust. 5.			
Art. 6 ust. 2	Agencja jest odpowiedzialna za przygotowanie przeglądów i aktualizacji TSI oraz zaleceń dla Komisji, tak aby uwzględnić postęp technologiczny lub potrzeby społeczne. Komisja informuje o tych zaleceniach komitet, o którym mowa w art. 29.	N		
Art. 6 ust. 3	Każdy projekt TSI przygotowuje się w dwóch etapach. Po pierwsze, Agencja identyfikuje parametry podstawowe dla TSI, jak i interfejsy z innymi podsystemami oraz wszelkie szczególne przypadki, które mogą okazać się niezbędne. Najbardziejzie obiecujące alternatywne rozwiązania wraz z uzasadnieniami technicznymi i ekonomicznymi zostają przedłożone dla każdego z tych parametrów i interfejsów. Po drugie, Agencja opracowuje projekt TSI w oparciu o te podstawowe parametry. W razie konieczności Agencja bierze pod uwagę postęp techniczny, wypracowane już standardy, wyniki prac grup roboczych oraz uznane prace badawcze. Kompleksowa ocena szacowanych kosztów i korzyści wynikających ze stosowania TSI jest dołączana do projektu TSI; ocena ta powinna określać prawdopodobny wpływ na wszystkie zainteresowane przedsiębiorstwa i podmioty gospodarcze.	N		
Art. 6 ust. 4	Przy projektowaniu, przyjmowaniu i dokonywaniu przeglądu poszczególnych TSI (w tym parametrów podstawowych) zostają wzięte pod uwagę szacowane koszty i korzyści wszystkich rozważanych rozwiązań technicznych wraz z interfejsami między nimi, tak aby przyjąć i wdrożyć najbardziej obiecujące rozwiązania. Państwa członkowskie biorą udział w dokonywaniu tej oceny, dostarczając wymaganych informacji.	N		
Art. 6 ust. 5	Komitet, o którym mowa w art. 29, jest regularnie informowany o pracach przygotowawczych nad TSI. Podczas tych prac Komisja może na wniosek komitetu formułować wymagania lub praktyczne zalecenia dotyczące projektu TSI oraz analizy kosztów i korzyści. W szczególności na wniosek Państwa członkowskiego Komisja może zająć zbadania rozwiązań alternatywnych i umieszczenia oceny kosztów i korzyści dla tych alternatywnych rozwiązań w raporcie	N		

Art. 6 ust. 6	załączonym do projektu TSI. Przy przyjmowaniu każdej TSI data jej wejścia w życie zostaje ustalona zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 29 ust. 4. Jeżeli ze względu na zgodność techniczną różne podsystemy muszą być dopuszczone do eksploatacji równocześnie, daty wejścia w życie odpowiednich TSI będą takie same.	-	N	
Art. 6 ust. 7	Przy projektowaniu, przyjmowaniu i dokonywaniu przeglądu TSI brane są pod uwagę opinie użytkowników w zakresie charakterystyk bezpośrednio wpływających na warunki użytkowania przez nich podsystemów. W tym celu Agencja przeprowadza konsultacje ze stowarzyszeniami i organami przedstawicielskimi użytkowników na etapie opracowywania i dokonywania przeglądu TSI. Agencja dołącza do projektu TSI raport o wynikach takich konsultacji. Lista stowarzyszeń i podmiotów, z którymi będą przeprowadzone konsultacje, jest sporządzana przez Komisję po konsultacji z komitetem, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 29 ust. 2, i może być ponownie przeanalizowana i zaktualizowana na wniosek państwa członkowskiego lub z inicjatywy Komisji.	-	N	
Art. 6 ust. 8	Przy projektowaniu, przyjmowaniu i dokonywaniu przeglądu TSI brane są pod uwagę opinie partnerów społecznych w zakresie warunków, o których mowa w art. 5 ust. 3 lit. g). W tym celu przeprowadzane są konsultacje z partnerami społecznymi, zanim projekt TSI zostanie złożony do przyjęcia lub dokonania przeglądu komitetowi, o którym mowa w art. 29. Konsultacje z partnerami społecznymi są przeprowadzane w kontekście Komitetu Dialogu Sektorowego, powołanego zgodnie z decyzją Komisji 98/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog między partnerami społecznymi na szczeblu europejskim. Partnerzy społeczni przedstawiają swoje opinie w ciągu trzech miesięcy	-	N	
Art. 6 ust. 9	Jeżeli przegląd TSI prowadzi do zmiany wymagań, nowa wersja TSI zapewnia zgodność z podsystemami dopuszczonymi do eksploatacji zgodnie z wcześniejszymi wersjami TSI. Jeżeli z należycie uzasadnionych przyczyn dotyczących bezpieczeństwa lub interoperacyjności potrzebne jest nowe	-	N	

	dopuszczenie lub odnowienie, lub modernizacja podsystemów, odpowiednie terminy ustala się bądź w TSI, bądź, w stosownych przypadkach, przez państwa członkowskie.				
Art. 6 ust. 10	TSI są publikowane przez Komisję w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej	N	-		
Art. 7 ust. 1	Jeżeli po przyjęciu TSI okazuje się, że nie spełnia ona w pełni zasadniczych wymagań, można przeprowadzić konsultacje z komiteem, o którym mowa w art. 29, na wniosek państwa członkowskiego lub z inicjatywy Komisji. Komisja może zwrócić się do Agencji o wydanie opinii technicznej. Komisja przy udziale komitetu analizuje opinię techniczną.	N	-		
Art. 7 ust. 2	Jeżeli TSI wymaga zmian z powodu drobnego błędu i nie uzasadnia to niezwłocznego przeglądu TSI, Komisja może zalecić stosowanie opinii technicznej do czasu dokonania przeglądu TSI zgodnie z art. 6 ust. 1. W takim przypadku Agencja publikuje opinię techniczną.	N	-		
Art. 7 ust. 3	Jeżeli TSI wymaga zmian z powodu poważnego lub krytycznego błędu, niezwłocznie stosuje się procedurę przeglądu, o której mowa w art. 6 ust. 1.	N	-		
Art. 8 ust. 1	Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 29 ust. 3, mandat lub kilka mandatów mających na celu opracowanie nowych TSI lub przegląd TSI już przyjętych, uwzględniając objęcie nimi linii i pojazdów do tej pory nieobjętych TSI.	N	-		
Art. 8 ust. 2	Pierwszy z tych mandatów wskazuje pierwszą grupę nowych TSI lub zmian do TSI, które należy opracować do stycznia 2012 r., bez uszczerbku dla przepisów art. 5 ust. 5 w odniesieniu do możliwości wprowadzenia szczególnych przypadków i bez uszczerbku dla przepisów art. 9 umożliwiającego odstępstwa w szczególnych okolicznościach. Pierwszy mandat jest opracowywany na podstawie zalecenia Agencji i ma na celu opracowanie nowych TSI lub zmian do istniejących TSI, przy czym opiera się on na spodziewanej efektywności kosztów wszystkich zaproponowanych środków i na zasadzie proporcjonalności środków podejmowanych na szczeblu wspólnotowym. W tym celu odpowiednio rozważa się pkt 4 załącznika I oraz konieczną równowagę między celami niezakończonych przemieszczania się pociągów i harmonizacji technicznej, z jednej strony, a rozważanym ruchem na poziomie transeuropejskim, krajowym, regionalnym lub	N	-		

Art. 8 ust 3a	lokalnym, z drugiej strony. Dopóki rozszerzenie zakresu stosowania TSI na całość sieci kolejowej nie będzie skuteczne: a) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji: - pojazdów oraz pokładowych podsystemów sterowania, których przynajmniej częściowe wykorzystanie jest przewidziane w tej części sieci, która nie została jeszcze objęta zasięgiem TSI w odniesieniu do tej części sieci, - podsystemów infrastruktury, energii, sterowania na liniach należących do tych części sieci, które nie zostały jeszcze objęte zasięgiem TSI, będzie udzielane zgodnie z przepisami krajowymi, o których mowa w art. 8 dyrektywy 2004/49/WE, lub, w stosownych przypadkach, w art. 17 ust. 3 niniejszej dyrektywy;	N			
Art. 8 ust 3b	b) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów, których okazyjne wykorzystywanie jest przewidziane w tej części sieci, która nie jest jeszcze objęta zasięgiem TSI, będzie wydawane w odniesieniu do tej części sieci zgodnie z przepisami art. 21–27 niniejszej dyrektywy i z przepisami krajowymi, o których mowa w art. 8 dyrektywy 2004/49/WE, lub w stosownych przypadkach, w art. 17 ust. 3 niniejszej dyrektywy	N			
Art. 8 ust 4	Państwo członkowskie nie musi stosować nowych lub zmienionych TSI przyjętych zgodnie z ust. 2 w przypadku projektów będących na zaawansowanym etapie realizacji lub będących przedmiotem kontraktu w momencie publikacji TSI.	T	Art. 1 pkt 20 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 25f ust. 1 pkt 1 Ustawy o tk)	„Art. 25f. 1. Dla podsystemów nie stosuje się TSI w przypadku: 1) publikacji nowych TSI w czasie zaawansowanego etapu przygotowania lub realizacji budowy nowego podsystemu, modernizacji lub odnowienia istniejącego podsystemu;	
Art. 9 ust 1a	Jeżeli nie zachodzą właściwe szczególne przypadki, państwo członkowskie nie musi stosować jednej lub kilku TSI zgodnie z niniejszym artykułem w następujących przypadkach: a) w przypadku planowanego nowego podsystemu, w przypadku odnowienia lub modernizacji istniejącego już podsystemu lub w przypadku jakiegokolwiek elementu, o którym mowa w art. 1 ust. 1, będącego na zaawansowanym etapie realizacji lub będącego	T	Art. 1 pkt 20 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 25f ust. 1 pkt 1 Ustawy	„Art. 25f. 1. Dla podsystemów nie stosuje się TSI w przypadku: 1) publikacji nowych TSI w czasie zaawansowanego etapu przygotowania lub realizacji budowy nowego podsystemu, modernizacji lub odnowienia istniejącego podsystemu;	

Art. 9 ust 1b	przedmiotem realizowanego kontraktu w momencie publikacji TSI; b) w przypadku projektu dotyczącego odnowienia lub modernizacji istniejącego już podsystemu, jeśli skrajnia ładunku, przeswitu toru, szerokość międzytorza lub napięcie sieci elektrycznej w tych TSI nie są zgodne z tymi istniejącymi już w podsystemie;	T	Art. 1 pkt 20 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 25f ust. 1 pkt 3 Ustawy o tk)	1. Dla podsystemów nie stosuje się TSI w przypadku: 2) planowanego projektu nowego podsystemu, odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu lub jakiegokolwiek części podsystemu, będącej na zaawansowanym etapie realizacji lub będącej przedmiotem realizowanego kontraktu w momencie publikacji TSI;	
Art. 9 ust 1c	c) w przypadku planowanego nowego podsystemu lub planowanego odnowienia lub modernizacji istniejącego już podsystemu na terytorium tego państwa członkowskiego, którego sieć kolejowa jest oddzielona lub odizolowana przez morze od sieci kolejowej na pozostałym obszarze Wspólnoty lub oddzielona od niej z uwagi na szczególne uwarunkowania geograficzne;	N			
Art. 9 ust 1d	d) w przypadku planowanego odnowienia, rozszerzenia lub modernizacji istniejącego już podsystemu, jeśli stosowanie tych TSI wpłynęłoby na opłacalność ekonomiczną projektu lub zgodność systemu kolejowego państwa członkowskiego;	T	Art. 1 pkt 20 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 25f ust. 1 pkt 4 Ustawy o tk)	1. Dla podsystemów nie stosuje się TSI w przypadku: projektów dotyczących odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu – gdy zastosowanie TSI podważyłoby opłacalność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;	
Art. 9 ust 1e	e) w przypadku gdy w następstwie wypadku lub klęski żywiołowej warunki szybkiej odbudowy sieci nie pozwalają ze względu na ekonomicznych lub technicznych na częściowe lub całkowite stosowanie odpowiednich TSI;	T	Art. 1 pkt 20 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 25f ust. 1 pkt 5 Ustawy o tk)	1. Dla podsystemów nie stosuje się TSI w przypadku: konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolejowej w następstwie poważnego wypadku lub klęski żywiołowej – gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI;	
Art. 9 ust 1f	f) w przypadku pojazdów jadących z państw trzecich lub do państw trzecich, w których przeswitu toru różni się od przeswitu toru głównej sieci kolejowej we Wspólnocie.	T	Art. 1 pkt 20 projektu ustawy o zmianie ustawy o	pojazdów kolejowych jadących do lub z państw innych niż państwa członkowskie UE, w których szerokość toru różni się od tego, który jest stosowany na głównej sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.	

		transportie kolejowym (art. 25f ust. 1 pkt 6 Ustawy o tk)		
Art. 9 ust 2	W przypadkach, o których mowa w ust. 1, zainteresowane państwo członkowskie przekazuje Komisji dokumentację zawierającą informacje określone w załączniku IX. Komisja dokonuje analizy środków planowanych przez państwo członkowskie i informuje komitet, o którym mowa w art. 29.	T	Art. 1 pkt 20 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 25f ust. 2 i 4 Ustawy o tk)	2. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający zwraca się do Prezesa UTK z wnioskiem o przyznanie odstępstwa, w przypadkach, o których mowa w ust. 1, załączając dokumentację w postaci papierowej, oraz w postaci elektronicznej zawierającą: 1) opis prac, urządzeń, budowli, pojazdów, oprogramowań i usług, których dotyczy odstępstwo, dokładne określenie terminów czasowych przedsięwzięcia, którego dotyczy odstępstwo, parametrów technicznych, położenia geograficznego, oraz zakresu technicznego i eksploatacyjnego oddziaływania na system kolei; 2) odniesienie do TSI, których dotyczy wniosek o przyznanie odstępstwa; 3) odniesienie do krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych określonych przez wnioskodawcę wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 25i; 4) w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, dowody poświadczające zaawansowany etap realizacji projektu; 5) uzasadnienie techniczne, ekonomiczne, handlowe, eksploatacyjne lub administracyjne wskazujące konieczność udzielenia odstępstwa; 6) inne dokumenty uzasadniające wniosek o przyznanie odstępstwa. 4. Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej informacje o planowanym odstępstwie wraz z dokumentacją, o której mowa w ust. 2, w postaci papierowej, oraz w postaci elektronicznej, a także opis środków, jakie planuje podjąć w celu wspierania końcowej interoperacyjności projektu. W przypadku nieznacznego odstępstwa opis ten nie jest wymagany.
Art. 9 ust 3	W przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. a), w terminie jednego roku od wejścia w życie każdej TSI	T	Art. 1 pkt 20 lit b projektu	8. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej w terminie roku od dnia

	każde państwo członkowskie przekazuje Komisji wykaz projektów prowadzonych na ich terytorium i będących na zaawansowanym etapie realizacji.		ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 25f ust. 8 Ustawy o tk)	wejścia w życie każdej TSI wykaz projektów prowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i będących na zaawansowanym etapie realizacji.
Art. 9 ust 4	W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. a), c) i e), Komisja sprawdza zgodność dokumentacji i informuje państwo członkowskie o wynikach przeprowadzonej analizy. W razie konieczności spisane zostanie zalecenie dotyczące specyfikacji, jakie mają zostać zastosowane. Państwo członkowskie może niezwłocznie zastosować alternatywne przepisy, o których mowa w załączniku IX.	T	Art. 1 pkt 20 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 25f ust. 3, 5 i 9 Ustawy o tk)	3. Prezes UTK odmawia w drodze decyzji uznania że projekt znajduje się na takim etapie planowania lub realizacji, że ze względu na prawnych, ekonomicznych, finansowych, społecznych, środowiskowych lub umownych, dokonanie zmiany w zakresie technicznych specyfikacji interoperacyjności byłoby nie do zaakceptowania. 5. Prezes UTK, w drodze decyzji, przyznaje albo odmawia odstępstwa, po uzyskaniu opinii Komisji Europejskiej, w terminie sześciu miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji. 9. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 4 i 6, Prezes UTK, w drodze decyzji, może wyrazić zgodę na zastosowanie krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w ust. 2 pkt 3.”;
Art. 9 ust 5	W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. b), d) i f) Komisja decyduje zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 29 ust. 3, czy przyjąć wniosek o przyznanie odstępstwa. Niemniej jednak w przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. b), decyzja Komisji nie obejmuje skrajni ładunku oraz przeświłu toru. Komisja podejmuje decyzję w ciągu sześciu miesięcy od daty złożenia wniosku wraz z pełną dokumentacją. W razie braku takiej decyzji wniosek uznaje się za przyjęty. W oczekiwaniu na decyzję Komisji w przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. f), państwo członkowskie może zastosować alternatywne przepisy, o których mowa w załączniku IX.	T	Art. 1 pkt 20 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 25f ust. 3, 5 i 9 Ustawy o tk)	3. Prezes UTK odmawia w drodze decyzji uznania że projekt znajduje się na takim etapie planowania lub realizacji, że ze względu na prawnych, ekonomicznych, finansowych, społecznych, środowiskowych lub umownych, dokonanie zmiany w zakresie technicznych specyfikacji interoperacyjności byłoby nie do zaakceptowania. 5. Prezes UTK, w drodze decyzji, przyznaje albo odmawia odstępstwa, po uzyskaniu opinii Komisji Europejskiej, w terminie sześciu miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji. 9. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 4 i 6, Prezes UTK, w drodze decyzji, może wyrazić zgodę na zastosowanie krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w ust. 2 pkt 3.”;
Art. 9 ust 6	Wszystkie państwa członkowskie są powiadamiane o wynikach analiz i o wynikach procedury określonej w ust. 4 i 5	N		
Art. 10 ust 1a	Państwa członkowskie podejmują wszystkie niezbędne środki celem zapewnienia, by składniki	T	Art. 1 pkt 17 projektu	Art. 25cc. 1. Składniki interoperacyjności muszą spełniać następujące wymagania:

	interoperacyjności: a) były wprowadzone na rynek jedynie, jeśli umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań;	ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 25cc ust. 1 pkt 1 Ustawy o tk)	1) są dopuszczone do eksploatacji, w przypadku gdy umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;	
Art. 10 ust 1b	były użytkowane na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania oraz były odpowiednio zamontowane i utrzymywane. Powyższe przepisy nie stanowią przeszkody we wprowadzeniu tych składników na rynek dla innych zastosowań.	T Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 25cc ust. 1 pkt 2 Ustawy o tk)	Art. 25cc. 1. Składniki interoperacyjności muszą spełniać następujące wymagania: 2) są użytkowane na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania oraz są odpowiednio zamontowane i utrzymywane;	
Art. 10 ust. 2	Państwa członkowskie nie mogą na swym terytorium i na podstawie niniejszej dyrektywy zakazywać, ograniczać lub utrudniać wprowadzenia na rynek składników interoperacyjności do użytku w systemie kolei, jeśli są one zgodne z niniejszą dyrektywą. W szczególności nie mogą one nakazywać przeprowadzania kontroli, które zostały już przeprowadzone jako część procedury deklaracji zgodności WE lub przydatności do stosowania, którego elementy określone są w załączniku IV	T Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 25cc ust. 2 Ustawy o tk)	2. Prezes UTK nie może: 1) zakazywać, ograniczać lub utrudniać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dopuszczenia do eksploatacji składników interoperacyjności tworzących interoperacyjny system kolei, które spełniają zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei; 2) wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone jako część procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.	
Art. 11 ust. 1	Państwa członkowskie uznają za zgodne z zasadniczymi wymogami niniejszej dyrektywy mającymi do nich zastosowanie te składniki interoperacyjności, które posiadają deklarację zgodności WE lub przydatności do stosowania	T Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 25cc ust. 1 pkt 3 Ustawy o tk)	Art. 25cc. 1. Składniki interoperacyjności muszą spełniać następujące wymagania: posiadają deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymogami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 25t.	
Art. 11 ust. 2	Wszystkie składniki są poddane procedurze oceny zgodności i przydatności do stosowania określonej w odpowiedniej TSI i posiadają odpowiednie certyfikaty	T Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o	„Art. 25ca. 1. Podczas dokonywania oceny zgodności z zasadniczymi wymogami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, podsystemy i składniki interoperacyjności poddaje się:	

	<p>Art. 11 ust. 3</p> <p>Państwa członkowskie uznają, że składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania, jeśli jest on zgodny z warunkami określonymi w stosownych TSI lub specyfikacjach europejskich stworzonych w celu osiągnięcia zgodności z tymi warunkami</p>	T	<p>transporcie kolejowym (art. 25 ca ust. 1 pkt 1 oraz art. 25cc ust. 3 Ustawy o tk)</p> <p>Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 25cc ust. 1 pkt 1 oraz ust. 4 Ustawy o tk)</p>	<p>certyfikacji – przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą;</p> <p>3. W celu wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności stosuje się przepisy określone w TSI.</p>
<p>Art. 11 ust. 4</p>	<p>Części zamienne do podsystemów, które są już dopuszczone do eksploatacji w chwili wejścia w życie odpowiedniej TSI, mogą być montowane w tych podsystemach bez konieczności przechodzenia procedury, o której mowa w ust. 2.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 25cc ust. 14 Ustawy o tk)</p>	<p>Art. 25cc. 1. Składniki interoperacyjności muszą spełniać następujące wymagania:</p> <p>są dopuszczone do eksploatacji, w przypadku gdy umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;</p> <p>4. Na wniosek producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, notyfikowana jednostka certyfikująca dokonuje oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, z zastrzeżeniem ust. 14. Ocena ta dokonywana jest na podstawie TSI odpowiedzialnej podsystemowi, do którego należy składnik.</p>
<p>Art. 11 ust. 5</p>	<p>TSI mogą przewidzieć okres przejściowy w odniesieniu do wyrobów kolejowych określonych w danych TSI jako składniki interoperacyjności, które znajdowały się na rynku w chwili wprowadzenia w życie TSI. Składniki te spełniają wymagania art. 10 ust. 1.</p>	N	-	-
<p>Art. 12a</p>	<p>Jeżeli państwo członkowskie lub Komisja uzna, że specyfikacje europejskie, stosowane pośrednio lub bezpośrednio do celów niniejszej dyrektywy, nie spełniają zasadniczych wymagań, informowany jest komitet, o którym mowa w art. 29, a Komisja przyjmuje najbardziej stosowne środki, tzn.:</p> <p>a) ich całkowite lub częściowe wycofanie z publikacji, w których są zawarte, lub wprowadzenie zmian do nich,</p>	N	-	-

Art. 12b	po przeprowadzeniu konsultacji z komitetem powołanym na mocy dyrektywy 98/34/WE; lub przeprowadzenie przeglądu TSI zgodnie z art. 7	N		
Art. 13 ust. 1	W celu ustanowienia deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium Wspólnoty stosuje przepisy określone w odpowiednich TSI.	T	Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25cc ust. 3 i 4 Ustawy o tk)	3. W celu wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności stosuje się przepisy określone w TSI. 4. Na wniosek producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, notyfikowana jednostka certyfikująca dokonuje oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, z zastrzeżeniem ust. 14. Ocena ta dokonywana jest na podstawie TSI odpowiedzialnej podsystemowi, do którego należy składnik.
Art. 13 ust. 2	Jeżeli dana TSI zawiera taki wymóg, ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności przeprowadza jednostka notyfikowana, u której producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium Wspólnoty złożył wniosek.	T	Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25cc ust. 4 Ustawy o tk)	4. Na wniosek producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, notyfikowana jednostka certyfikująca dokonuje oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, z zastrzeżeniem ust. 14. Ocena ta dokonywana jest na podstawie TSI odpowiedzialnej podsystemowi, do którego należy składnik.
Art. 13 ust. 3	Jeśli składniki interoperacyjności są przedmiotem innych dyrektyw Wspólnoty obejmujących inne aspekty, deklaracja zgodności WE lub przydatności do stosowania ma stwierdzać takich przypadkach, że te składniki interoperacyjności spełniają również wymagania określone w tych dyrektywach.	T	Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25cc ust. 5 Ustawy o tk)	5. Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności stwierdza, że składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei określone w TSI lub specyfikacjach europejskich. W przypadku składnika interoperacyjności będącego przedmiotem innych przepisów Unii Europejskiej obejmujących swoim zakresem zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla składników interoperacyjności, deklaracja ta spełnia również wymagania określone w tych przepisach.
Art. 13 ust. 4	Jeśli ani producent, ani jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium Wspólnoty nie wywiązują się z zobowiązań wynikających z ust. 1 i 3, zobowiązania te spoczywają na jakiegokolwiek osobie prowadzącej składniki interoperacyjności na rynek. Do celów niniejszej dyrektywy te same zobowiązania mają zastosowanie do kogokolwiek łączącego składniki interoperacyjności różnego pochodzenia lub wytwarzającego składniki	T	Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25cc ust. 6 Ustawy o tk)	6. W przypadku gdy producent albo jego upoważniony przedstawiciel nie wystawi deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, obowiązek ten spoczywa na podmiocie wprowadzającym składnik interoperacyjności na rynek. Te same obowiązki spoczywają również na każdym podmiocie, który łączy składniki interoperacyjności różnego pochodzenia lub wytwarza je na swoje własne potrzeby.

Art. 13 ust. 5a	interoperacyjności na swoje własne potrzeby Bez uszczerbku dla przepisów art. 14: a) w każdym przypadku, gdy państwo członkowskie stwierdzi, iż deklaracja zgodności WE lub przydatności do stosowania została niewłaściwie sporządzona, producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium Wspólnoty zobowiązany jest w razie konieczności przywrócić składnik interoperacyjności do stanu zgodności oraz zakończyć naruszenie na warunkach ustalonych przez to państwo członkowskie;	T	Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25cc ust. 11 Ustawy o tk)	11. Jeżeli Prezes UTK, biorąc pod uwagę zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, stwierdzi, w drodze decyzji, iż deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności została niewłaściwie sporządzona, producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium Unii Europejskiej albo podmiot prowadzący go na rynek obowiązany jest do doprowadzenia do zgodności składnika interoperacyjności z TSI oraz zaprzestania naruszenia na warunkach określonych przez Prezesa UTK.
Art. 13 ust. 5b	jeśli niezgodność utrzymuje się w dalszym ciągu, państwo członkowskie podejmuje wszelkie właściwe kroki celem ograniczenia lub zakazania wprowadzania na rynek danego składnika interoperacyjności lub zapewnienia wycofania go z rynku zgodnie z procedurami przewidzianymi w art. 14.	T	Art. 1 pkt 15 (Art. 25cc ust 12 Ustawy o tk)	12. W przypadku gdy naruszenie, o którym mowa w ust. 11, nie zostało usunięte, Prezes UTK, w drodze decyzji: ogranicza lub zakazuje wprowadzania danego składnika interoperacyjności na rynek, lub nakazuje wycofanie go z rynku.
Art. 14 ust. 1a	Jeśli państwo członkowskie stwierdzi, iż składnik interoperacyjności objęty deklaracją zgodności WE lub przydatności do stosowania i wprowadzony na rynek najprawdopodobniej przy zamierzonym w korzystaniu nie spełni zasadniczych wymagań, podejmuje ono wszelkie niezbędne środki celem ograniczenia obszaru jego stosowania, zakazania jego wykorzystania lub wycofania go z rynku. Państwo członkowskie powiadamia niezwłocznie Komisję o przyjętych środkach i podaje powody swej decyzji, w szczególności stwierdzając, czy niezgodność ta jest spowodowana: a) niemożnością spełnienia zasadniczych wymagań	T	Art. 1 pkt 15 (Art. 25cc ust 10 i 13 Ustawy o tk)	10. W przypadku gdy składnik interoperacyjności objęty deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności i wprowadzony na rynek nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Prezes UTK, w drodze decyzji: ogranicza obszar jego stosowania, lub zakazuje jego wykorzystania, lub nakazuje wycofanie go z rynku. 13. W przypadkach, o których mowa w ust. 10 i 12, Prezes UTK powiadamia niezwłocznie Komisję Europejską o zastosowanych środkach i podaje powody swojej decyzji, stwierdzając w szczególności, czy niezgodność ta jest spowodowana: brakimi możliwościami spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;
Art. 14 ust. 1b	nieprawidłowym zastosowaniem specyfikacji europejskich, jeżeli zdano się na zastosowanie takich wymagań;	T	Art. 1 pkt 15 (Art. 25cc ust 13 Ustawy o tk)	13. W przypadkach, o których mowa w ust. 10 i 12, Prezes UTK powiadamia niezwłocznie Komisję Europejską o zastosowanych środkach i podaje powody swojej decyzji, stwierdzając w szczególności, czy niezgodność ta jest spowodowana: nieprawidłowym zastosowaniem specyfikacji europejskich, jeśli

Art. 14 ust. 1c	nieodpowiedniością specyfikacji europejskich	T	Art. 1 pkt 15 (Art. 25ccust 13 Ustawy o tk)	były one zastosowane; 13. W przypadkach, o których mowa w ust. 10 i 12, Prezes UTK powiadamia niezwłocznie Komisję Europejską o zastosowanych środkach i podaje powody swojej decyzji, stwierdzając w szczególności, czy niezgodność ta jest spowodowana: nieadekwatnością specyfikacji europejskich.
Art. 14 ust. 2	Komisja tak szybko, jak to możliwe przeprowadzi konsultacje z zainteresowanymi stronami. Jeśli po konsultacjach Komisja ustali, że dany środek jest uzasadniony, powiadamia o tym niezwłocznie państwo członkowskie, które podjęło tę inicjatywę, jak również pozostałe państwa członkowskie. Jeśli po konsultacjach Komisja ustali, iż dany środek jest nieuzasadniony, powiadamia o tym niezwłocznie państwo członkowskie, które podjęło tę inicjatywę, oraz producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium Wspólnoty. W przypadku gdy decyzja, o której mowa w ust. 1, jest uzasadniona istnieniem luki w specyfikacjach europejskich, zastosowanie ma procedura określona w art. 12.	N	-	-
Art. 14 ust. 3	spełnia danych specyfikacji, właściwe państwo członkowskie podejmuje odpowiednie środki przeciw komukolwiek, kto sporządził taką deklarację, oraz powiadamia o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.	T	Art. 1 pkt 15 (Art. 25ccust 9 Ustawy o tk)	9. W przypadku gdy składnik interoperacyjności posiadający deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Prezes UTK zawieszca certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz powiadamia o tym Komisję Europejską i inne państwa członkowskie UE.
Art. 14 ust. 4	Komisja zapewnia poinformowanie państw członkowskich o przebiegu i wynikach tej procedury	N	-	-
Art. 15 ust. 1	Bez uszczerbku dla przepisów rozdziału V każde państwo członkowskie zezwala na dopuszczenie do eksploatacji tych podsystemów strukturalnych tworzących system kolei, które znajdują się lub działają na jego terytorium. W tym celu państwa członkowskie podejmują wszelkie właściwe kroki, aby zapewnić dopuszczenie do eksploatacji tych podsystemów jedynie, jeśli są zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, że spełniają zasadnicze wymagania ich dotyczące w chwili ich włączenia do systemu kolei. W szczególności sprawdzają one: - techniczną zgodność tych podsystemów z systemem,	T	Art. 1 pkt 17 (Art. 25e ust. 1 i 2 Ustawy o tk)	„Art. 25e. 1. Podsystem strukturalny może być dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli: jest zbudowany i zainstalowany w taki sposób, że spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei oraz jest zapewniona jego zgodność z istniejącym systemem kolei, w skład którego wchodzi; składniki interoperacyjności, z których jest zbudowany, są właściwie zainstalowane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem.

	do którego są włączone, - bezpieczną integrację tych podsystemów zgodnie z art. 4 ust. 3 i art. 6 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE.			2. Na wniosek zainteresowanego producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego. Odmowa dopuszczenia do eksploatacji podsystemu strukturalnego następuje w drodze decyzji.
Art. 15 ust. 2	Każde państwo członkowskie sprawdza przed dopuszczeniem podsystemów do eksploatacji, czy są one zgodne z przepisami odpowiednich TSI dotyczącymi eksploatacji i utrzymania.	T	Art. 1 pkt 19 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25e ust. 4 Ustawy o tk)	4. Prezes UTK przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego sprawdza jego zgodność z TSI dotyczącymi eksploatacji i utrzymania lub przepisami wydanymi na podstawie art. 25t.
Art. 15 ust. 3a	Po dopuszczeniu tych podsystemów do eksploatacji weryfikacja ta odbywa się: a) w przypadku infrastruktury – w ramach przyznawania i nadzoru autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z art. 11 dyrektywy 2004/49/WE;	T	Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25ca ust. 6 pkt 1 Ustawy o tk)	6. Po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu Prezes UTK, w trakcie jego eksploatacji, może sprawdzić spełnienie wymagań bezpieczeństwa zawartych w TSI lub przepisach wydanych na podstawie art. 25t w przypadku: 1) infrastruktury – w ramach wydawania autoryzacji bezpieczeństwa, zgodnie z art. 18a, i kontroli spełniania wymagań zawartych w autoryzacji bezpieczeństwa, – stosując procedury oceny i weryfikacji ustanowione w TSI lub przepisach wydanych na podstawie art. 25t.
Art. 15 ust. 3b	w przypadku pojazdów – w ramach przyznawania i nadzoru certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE. W tym celu stosowane są procedury oceny i weryfikacji ustanowione w stosownych strukturalnych i funkcjonalnych TSI.	T	Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25ca ust. 6 pkt 2 Ustawy o tk)	6. Po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu Prezes UTK, w trakcie jego eksploatacji, może sprawdzić spełnienie wymagań bezpieczeństwa zawartych w TSI lub przepisach wydanych na podstawie art. 25t w przypadku: pojazdów – w ramach wydawania certyfikatu bezpieczeństwa, zgodnie z art. 18b, i kontroli spełnienia wymagań zawartych w certyfikacie bezpieczeństwa – stosując procedury oceny i weryfikacji ustanowione w TSI lub przepisach wydanych na podstawie art. 25t.
Art. 16	Bez uszczerbku dla przepisów art. 15 ust. 1 państwa członkowskie nie mogą na swym terytorium i z	T	Art. 1 pkt 19 projektu	5. Prezes UTK nie może zakazywać, ograniczać lub utrudniać

	<p>przyczyn związanych z niniejszą dyrektywą zakazywać, ograniczać lub utrudniać budowy, dopuszczania do eksploatacji oraz eksploatacji podsystemów strukturalnych tworzących system kolei, które spełniają zasadnicze wymagania. W szczególności nie mogą wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone:</p> <ul style="list-style-type: none"> - jako część procedury prowadzącej do deklaracji weryfikacji WE, której składniki określone są w załączniku V, albo - w innych państwach członkowskich przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy lub po jej wejściu, w celu sprawdzenia zgodności z identycznymi wymaganiami w identycznych warunkach eksploatacji. 	ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25e ust. 5 Ustawy o tk)	<p>budowy, dopuszczania do eksploatacji oraz eksploatacji podsystemów strukturalnych tworzących system kolei, które spełniają zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei. W szczególności nie może wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone:</p> <p>jako część procedury prowadzącej do wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz deklaracji weryfikacji WE podsystemu, określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1, albo</p> <p>w innych państwach członkowskich UE w celu sprawdzenia zgodności z takimi samymi wymaganiami, w takich samych warunkach eksploatacji.</p>
Art. 17 ust. 1	Państwa członkowskie uznają za interoperacyjne oraz spełniające dotyczące ich zasadnicze wymagania te podsystemy strukturalne tworzące system kolei, które objęte są deklaracją weryfikacji WE.	T Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25ca ust. 5 i 25cb ust. 7 Ustawy o tk)	<p>5. Dokonanie weryfikacji WE podsystemu jest obowiązkowe przed złożeniem wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu w systemie kolei.</p> <p>7. Po dokonaniu pozytywnej końcowej oceny zgodności podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat weryfikacji WE podsystemu na bazie którego, producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystawia deklarację weryfikacji WE podsystemu, którą łączy do wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.</p>
Art. 17 ust. 2	Weryfikacja interoperacyjności, zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, podsystemu strukturalnego tworzącego system kolei dokonywana jest poprzez odniesienie do TSI, jeżeli takie istnieją.	T Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25cb ust. 2 Ustawy o tk)	<p>2. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego, notyfikowana jednostka certyfikująca, na podstawie TSI dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.</p>
Art. 17 ust. 3	Państwa członkowskie przygotowują dla każdego podsystemu wykaz przepisów technicznych użytych do wdrożenia zasadniczych wymagań i powiadają o tym wykazie Komisję, jeżeli: <ul style="list-style-type: none"> - nie ma właściwej TSI, lub - powiadomiono o odstępstwie zgodnie z art. 9, lub - w szczególnym przypadku konieczne jest 	T Art. 1 pkt 18 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym	<p>„Art. 25d. 1. Jeżeli TSI nie zostały ogłoszone przez Komisję Europejską, lub w przypadkach określonych w art. 25f, lub w odniesieniu do punktów otwartych i szczególnych przypadków, dla których konieczne jest zastosowanie przepisów technicznych niezawartych we właściwej TSI, Prezes UTK ustala listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie</p>

<p>zastosowanie przepisów technicznych niezawartych we właściwej TSI.</p> <p>Powiadomienie o wykazie następuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przy każdej zmianie wykazu przepisów technicznych, o którym zgodnie z art. 16 ust. 3 dyrektywy 96/48/WE i art. 16 ust. 3 dyrektywy 2001/16/WE należało powiadomić do dnia 30 kwietnia 2005 r., lub - po zgłoszeniu odstępstwa, lub - po publikacji odpowiedniej TSI. <p>W takiej sytuacji państwa członkowskie wyznaczają także podmioty odpowiedzialne za dokonanie, w przypadku tych technicznych przepisów, weryfikacji, o której mowa w art. 18.</p> <p>Komisja przekazuje te informacje Agencji, która dokonuje ich publikacji.</p> <p>Państwa członkowskie na wniosek Komisji udostępniają pełny tekst przepisów stanowiących przedmiot powiadomienia. Aby zapobiec tworzeniu kolejnych przeszkód oraz aby przyczynić się do klasyfikacji przepisów krajowych na mocy art. 27, Komisja nadzoruje wprowadzanie przez państwa członkowskie nowych przepisów. Jeżeli uzna, że nowy przepis stanowi środek arbitralnej dyskryminacji lub ukryte ograniczenie przewozów kolejowych między państwami członkowskimi, przyjmuje decyzję skierowaną do zainteresowanego państwa członkowskiego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 29 ust. 3. Państwa członkowskie mogą zdecydować, że nie będą powiadamiać o przepisach i ograniczeniach o ściśle lokalnym charakterze. W takim przypadku państwa członkowskie umieszczają wzmiankę o takich przepisach i ograniczeniach w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 35.</p> <p>Państwa członkowskie zapewniają publikację wiążących przepisów technicznych oraz udostępniają je wszystkim zarządcom infrastruktury, przedsiębiorstwom kolejowym, podmiotom składającym wnioski o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji; przepisy te mają być sformułowane jasno i być zrozumiałe dla wszystkich zainteresowanych stron.</p>	<p>(Art. 25d Ustawy o tk) oraz art. 1 pkt 29 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25t Ustawy o tk)</p>	<p>umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.</p> <p>2. Prezes UTK aktualizuje i przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu listę, o której mowa w ust. 1: przy każdej zmianie listy właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, lub po zgłoszeniu odstępstw, o których mowa w art. 25f, lub po publikacji TSI.</p> <p>3. Listę, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej oraz na jej wniosek udostępnia pełny tekst krajowych specyfikacji technicznych wskazanych na tej liście.</p> <p>4. Minister właściwy do spraw transportu nie informuje Komisji Europejskiej o przepisach i ograniczeniach o lokalnym charakterze. W przypadku ich wprowadzenia informacje o tych przepisach i ograniczeniach umieszcza się w rejestrze infrastruktury.</p> <p>5. Minister właściwy do spraw transportu może upoważnić Prezesa UTK do dokonywania w jego imieniu czynności, o których mowa w ust. 3 i 4.</p> <p>6. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, weryfikacja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz weryfikacja WE podsystemu prowadzona jest przez notyfikowane jednostki certyfikujące.”;</p> <p>„Art. 25t. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei wykaz właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, mając na uwadze wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei i listę Prezesa UTK, o której mowa w art. 25d ust. 1.”;</p>	<p>Art. 25cb. 1. Notyfikowana jednostka certyfikująca dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.</p>
<p>Art. 18 ust. 1</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o</p>	<p>Art. 25cb. 1. Notyfikowana jednostka certyfikująca dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.</p>

	lub ich upoważnionym przedstawicielem we Wspólnocie.	transportie kolejowym (Art. 25cb ust. 1 i 2 Ustawy o tk)	2. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego, notyfikowana jednostka certyfikująca, na podstawie TSI dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.
Art. 18 ust. 2	Zadania jednostki notyfikowanej odpowiedzialnej za weryfikację WE podsystemu rozpoczynają się na etapie projektu i obejmują cały okres budowy, poprzez etap akceptacji, aż do dopuszczenia podsystemu do eksploatacji. Obejmują one również weryfikację interfejsów danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączany, w oparciu o informacje dostępne w odpowiednich TSI oraz w rejestrach przewidzianych w art. 34 i 35.	Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transportie kolejowym (Art. 25cb ust. 4 Ustawy o tk)	4. Notyfikowana jednostka certyfikująca przeprowadza weryfikację WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, obejmującą również interfejsy danego podsystemu z systemem do którego zostaje on włączony na etapie: projektowania, budowy, końcowych prób podsystemu - w oparciu o informacje zawarte w TSI oraz w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji.
Art. 18 ust. 3	Jednostka notyfikowana odpowiada za zebranie dokumentacji technicznej, która musi towarzyszyć deklaracji weryfikacji WE. Dokumentacja techniczna musi zawierać wszelkie niezbędne dokumenty związane z cechami podsystemu oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie dokumenty poświadczające zgodność składników interoperacyjności. Powinna ona również zawierać wszelkie elementy odnoszące się do warunków i ograniczeń użytkowania oraz wytyczne dotyczące serwisu, stałego lub rutynowego monitorowania, dostosowania i utrzymania.	Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transportie kolejowym (Art. 25cb ust. 9 Ustawy o tk)	9. Do deklaracji weryfikacji WE podsystemu dołącza się dokumentację techniczną, za zebranie której jest odpowiedzialna notyfikowana jednostka certyfikująca. Zakres tej dokumentacji obejmuje w szczególności: dokumenty określające cechy charakterystyczne podsystemu, w tym: a) dla infrastruktury: plany inżynierskie – konstrukcyjne, protokoły odbioru z prac ziemnych i uzbrojenia terenu, sprawozdania z testów i kontroli, o których mowa w TSI oraz przepisach wydanych na podstawie art. 25t, b) dla innych podsystemów: ogólne i szczegółowe rysunki wykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki, instrukcje obsługi i utrzymania, wykaz składników interoperacyjności zawartych w podsystemie, określonych na podstawie przepisów art. 25ta ust.1; kopie deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania

			<p>składnika interoperacyjności oraz kopie protokołów prób i badań przeprowadzonych przez jednostki notyfikowane w oparciu o specyfikacje techniczne;</p> <p>pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu wydane przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą;</p> <p>certyfikat weryfikacji WE podsystemu wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą.</p>	
Art. 18 ust. 4	T	<p>Jednostka notyfikowana może wydać pośrednie potwierdzenie weryfikacji w celu objęcia niektórych etapów procedury weryfikacji lub niektórych części podsystemów. W tym przypadku stosuje się procedurę określoną w załączniku VI.</p>	<p>Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25cb ust. 5 Ustawy o tk)</p>	<p>5. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego, po dokonaniu wstępnej pozytywnej oceny zgodności podsystemu, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu odpowiednio na etapie projektowania lub na etapie budowy.</p>
Art. 18 ust. 5	T	<p>Jeśli zezwala na to odpowiednia TSI, jednostka notyfikowana może wydać certyfikat zgodności dla serii podsystemów lub pewnych części tych podsystemów.</p>	<p>Art. 1 pkt 17 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25cb ust. 8 Ustawy o tk)</p>	<p>8. Notyfikowana jednostka certyfikująca może wydać certyfikat weryfikacji WE podsystemu dla serii podsystemów lub pewnych części tych podsystemów, tylko w przypadku, gdy zezwala na to TSI.</p>
Art. 19 ust. 1	T	<p>W przypadku gdy państwo członkowskie stwierdzi, że podsystem strukturalny objęty deklaracją weryfikacji WE, której towarzyszy dokumentacja techniczna, nie jest w pełni zgodny z przepisami niniejszej dyrektywy, w szczególności nie spełnia zasadniczych wymagań, może ono zażądać przeprowadzenia dodatkowych kontroli.</p>	<p>Art. 1 pkt 19 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25e ust. 6 Ustawy o tk)</p>	<p>6. Prezes UTK może wymagać przeprowadzenia dodatkowych kontroli gdy stwierdzi, że podsystem strukturalny objęty deklaracją weryfikacji WE podsystemu, której towarzyszy dokumentacja techniczna, nie jest zgodny z przepisami wydanymi na podstawie art. 25a ust. 1, w szczególności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei określonych w TSI.</p>
Art. 19 ust. 2	T	<p>Państwo członkowskie składające taki wniosek powiadamia niezwłocznie Komisję o wszelkich dodatkowych kontrolach, o które wnioskuje, i przedstawia powody na ich uzasadnienie. Komisja zasięga opinii zainteresowanych stron.</p>	<p>Art. 1 pkt 19 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25e ust. 7 Ustawy o tk)</p>	<p>7. Prezes UTK informuje ministra właściwego do spraw transportu o dodatkowych kontrolach oraz przedstawia przyczyny ich przeprowadzenia. Informacje te minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej.</p>

Art. 19 ust. 3a	Państwo członkowskie składające wniosek określa, czy fakt, że nie osiągnięto pełnej zgodności z niniejszą dyrektywą, jest wynikiem: a) nieprzebrnięcia zasadniczych wymagań danej TSI lub nieprawidłowego stosowania danej TSI. W tym przypadku Komisja bezzwłocznie informuje państwo członkowskie, w którym znajduje się siedziba podmiotu, który sporządził nieprawidłową deklarację weryfikacji WE, i zwraca się do państwa członkowskiego o podjęcie stosownych środków;	T	Ustawy o tk) Art. 1 pkt 19 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25e ust. 8 Ustawy o tk)	8. Prezes UTK składając informację, o której mowa w ust. 7, określa, czy fakt nieosiągnięcia pełnej zgodności z przepisami wydanymi na podstawie art. 25ta ust. 1 oraz z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI, jest wynikiem: nieprzebrnięcia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei zawartych w TSI albo nieprawidłowego stosowania danej TSI;
Art. 19 ust. 3b	niedoskonałości danej TSI. W tym przypadku stosuje się procedurę zmiany TSI, o której mowa w art. 7.	T	Art. 1 pkt 19 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25e ust. 8 Ustawy o tk)	8. Prezes UTK składając informację, o której mowa w ust. 7, określa, czy fakt nieosiągnięcia pełnej zgodności z przepisami wydanymi na podstawie art. 25ta ust. 1 oraz z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI, jest wynikiem: nieadekwatności danej TSI.”;
Art. 20 ust. 1	W przypadku odnowienia lub modernizacji podmiot zamawiający przekazuje państwu członkowskiemu, którego to dotyczy, dokumentację opisującą projekt. Państwo członkowskie dokonuje jej analizy i biorąc pod uwagę strategię wdrożenia wskazaną w stosownej TSI, podejmuje decyzję, czy zakres prac oznacza konieczność wydania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w rozumieniu niniejszej dyrektywy. Takie nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji jest wymagane za każdym razem, gdy przewidziane prace mogą negatywnie wpłynąć na ogólny poziom bezpieczeństwa podsystemu. Jeżeli jest wymagane nowe zezwolenie, państwo członkowskie podejmuje decyzję, w jakim stopniu TSI powinna być zastosowana do projektu. Państwo członkowskie podejmuje decyzję najpóźniej cztery miesiące po przedłożeniu przez wnioskodawcę kompletnej dokumentacji.	T	Art. 1 pkt 24 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25k ust. 2-4 Ustawy o tk)	2. W przypadku planowanego odnowienia lub modernizacji podsystemu strukturalnego objętego zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei zarządcą albo przewoźnik kolejowy przekazuje Prezesowi UTK kompletną dokumentację projektu. 3. Prezes UTK, w terminie nie dłuższym niż 4 miesiące, na podstawie dokumentacji, o której mowa w ust. 2, wydaje decyzję stwierdzającą, czy w związku z planowanym zakresem prac występują przesłanki do wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego po modernizacji lub odnowieniu, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczne oraz kryteria bezpieczeństwa systemu kolei. 4. Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, gdy przewidywane prace mogą mieć wpływ na poziom bezpieczeństwa podsystemu.
Art. 20 ust. 2	Jeżeli wymagane jest nowe zezwolenie oraz jeżeli TSI nie została w pełni zastosowana, państwa członkowskie przekazują Komisji następujące informacje: - przyczynę niepełnego zastosowania danej lub danych TSI,	T	Art. 1 pkt 24 projektu ustawy o zmianie ustawy o	5. Jeżeli wymagane jest nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu oraz jeżeli TSI nie została w pełni zastosowana, Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej informacje dotyczące:

Art. 20 ust. 3	- parametry techniczne stosowane zamiast TSI, - organy odpowiedzialne za stosowanie, w przypadku tych parametrów, procedury weryfikacji, o której mowa w art. 18.		przyczyn niepełnego zastosowania TSI; dokumentów zawierających parametry techniczne stosowane zamiast TSI; podmiotów odpowiedzialnych za przeprowadzenie procedury weryfikacji WE podsystemu.	
Art. 21 ust. 1	Komisja przekazuje Agencji informacje, o których mowa w ust. 2, a Agencja je publikuje. Przed użyciem w sieci pojazd otrzymuje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, które wydaje krajowy organ ds. bezpieczeństwa właściwy dla danej sieci, chyba że w niniejszym rozdziale postanowiono inaczej.	N	2. Przed wprowadzeniem do eksploatacji pojazd kolejowy powinien uzyskać od Prezesa UTK zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, z zastrzeżeniem art. 23c. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego może zawierać warunki użytkowania tego pojazdu kolejowego.	
Art. 21 ust. 2	Dla pojazdu zgodnego z TSI wydaje się zezwolenie zgodnie z art. 22 lub 23.	T	3. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer, załączając dokumenty określone w art. 23e ust. 1.	
Art. 21 ust. 3	Pojazd niezgodny z TSI otrzymuje zezwolenie zgodnie z art. 24 lub 25.	T	6. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI obowiązującymi w dniu dopuszczania pojazdu kolejowego, w tym pojazdu kolejowego objętego odstępstwami, występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer, załączając dokumenty określone w art. 23e ust. 2. Dopuszczenie to uprawnia do poruszania się na sieci kolejowej położonej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.	
Art. 21 ust. 4	Pojazd odpowiadający dopuszczonemu typowi otrzymuje zezwolenie zgodnie z art. 26.	T	Art. 23d. 1. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego stanowi zezwolenie na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego. 2. Postępowanie dotyczące dopuszczenia do eksploatacji kolejnych pojazdów zgodnych z dopuszczonym typem rozpoczyna się od złożenia przez zarządcę, przewoźnika	

	kolejowego, dysponenta, producenta, wykonawcę modernizacji albo importera pojazdu kolejowego do Prezesa UTK lub do krajowych organów do spraw bezpieczeństwa z innych państw członkowskich UE wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w oparciu o zgodność pojazdu z typem. W takim przypadku krajowe organy do spraw bezpieczeństwa współpracują ze sobą w celu uproszczenia procedury i zmniejszenia obciążeń administracyjnych.	(Art. 23d ust. 1 i 2 Ustawy o tk)	
	Art. 23c. Nie wymaga uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazd kolejowy zgodny z TSI, który uzyskał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim UE, jeżeli TSI dotyczące pojazdów nie określają punktów otwartych i szczególnych przypadków, a pojazd ten porusza się wyłącznie po sieci kolejowej zgodnej z TSI, które nie określają punktów otwartych i szczególnych przypadków.	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23c ust. 1 Ustawy o tk)	T
	2. Przed wprowadzeniem do eksploatacji pojazd kolejowy powinien uzyskać od Prezesa UTK zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, z zastrzeżeniem art. 23c. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego może zawierać warunki użytkowania tego pojazdu kolejowego.	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23b ust. 2 Ustawy o tk)	T
	Pierwszy akapit przepisu dyrektywy nie jest wdrażany w treści projektu, ponieważ wynika z przepisów Kpa, stąd też nie ma konieczności umieszczenia go w treści projektu. 11. Termin na zwrócenie się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, z uwagi na należyte uzasadnione przyczyny, wynosi miesiąc od dnia doręczenia decyzji odmownej. 12. Prezes UTK wniosek, o którym mowa w ust. 11, rozpatruje w terminie dwóch miesięcy od dnia jego otrzymania.	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23b ust. 11 i 12 Ustawy o tk)	T
Art. 21 ust. 5	Dopuszczenie udzielone przez jedno państwo członkowskie jest ważne we wszystkich pozostałych państwach członkowskich, bez uszczerbku dla przepisów art. 23 i 25 dotyczących dodatkowych dopuszczeń. Państwa członkowskie dokonują wyjaśnienia poprzez przyjęcie szczególnych przepisów krajowych lub poprzez przepisy krajowe wdrażające niniejszą dyrektywę, jeżeli potrzebne są dodatkowe dopuszczenia zgodnie z odpowiednimi przepisami art. 23 w przypadku pojazdów zgodnych z TSI lub art. 25 w przypadku pojazdów niezgodnych z TSI		T
Art. 21 ust. 6	Wszystkie wnioski o udzielenie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji są przedmiotem decyzji właściwego krajowego organu ds. bezpieczeństwa, zgodnie z art. 22 i 23 lub art. 24 i 25. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji może zawierać warunki użytkowania i inne ograniczenia.		T
Art. 21 ust. 7	Każda decyzja wydana przez właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa odmawiająca dopuszczenia pojazdu kolejowego do eksploatacji jest należyte uzasadniona. Wnioskodawca może w ciągu jednego miesiąca od daty otrzymania negatywnej decyzji zwrócić się do właściwego krajowego organu ds. bezpieczeństwa o ponowne rozpatrzenie z uwagi na należyte uzasadnione przyczyny. Krajowy organ bezpieczeństwa ma dwa miesiące od otrzymania odwołania na potwierdzenie lub uchylenie decyzji. Jeżeli negatywna decyzja zostaje potwierdzona, wnioskodawca może zwrócić się do organu wskazanego przez właściwe państwo członkowskie zgodnie z art. 17 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei o ponowne rozpatrzenie z uwagi na należyte uzasadnione		T

Art. 21 ust. 8	przyczyny. Do celów procedury odwoławczej państwo członkowskie może wyznaczyć organ regulacyjny zgodnie z art. 30 dyrektywy 2001/14/WE.	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23b ust. 14 i 15 Ustawy o tk)	14. Jeżeli Prezes UTK nie wyda zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, o którym mowa w art. 23f ust. 1 albo art. 23g ust. 1, pojazd kolejowy objęty treścią wniosku uznaje się za dopuszczony do eksploatacji po upływie trzech miesięcy od końca wyznaczonego okresu, o którym mowa w art. 23f ust. 4 albo art. 23g ust. 5. Uprawnienie do eksploatacji jest ważne tylko na sieci kolejowej, w odniesieniu do której Prezes UTK nie wydał zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w określonym terminie. 15. W przypadku, o którym mowa w ust. 14, wniosek do Prezesa UTK, o którym mowa w art. 23f ust. 1 albo art. 23g ust. 1, z potwierdzoną datą jego złożenia stanowi dokument potwierdzający uznanie pojazdu kolejowego za dopuszczony do eksploatacji, przy czym przed rozpoczęciem eksploatacji należy poinformować o tym Prezesa UTK. Uprawnienie do eksploatacji ważne jest wyłącznie do czasu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.	
Art. 21 ust. 9	Krajowy organ ds. bezpieczeństwa, który zamierza cofnąć przyznane przez siebie dopuszczenie do eksploatacji lub dopuszczenie uzyskane przez wnioskodawcę zgodnie z przepisami ust. 8, stosuje procedurę przeglądu certyfikatów bezpieczeństwa, o której mowa w art. 10 ust. 5 dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei, lub w stosownych przypadkach procedurę przeglądu autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, o której mowa w art. 11 ust. 2 tej dyrektywy.	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23b ust. 16 Ustawy o tk)	16. W przypadku gdy zarządca albo przewoźnik kolejowy nie spełnia warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających: bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, lub bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych, lub ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska – Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa uprawnienie, o którym mowa w ust. 14, lub może cofnąć zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji wydane na podstawie art. 23f ust. 4 albo art. 23g ust. 5, stosując przegląd certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa.	
Art. 21 ust. 10	W przypadku procedury odwoławczej właściwy organ odwoławczy, o którym mowa w ust. 7, może zwrócić się do Agencji o opinię, która w takim przypadku wydawana jest w terminie jednego miesiąca od złożenia wniosku i przekazywana wnioskodawcy, właściwemu organowi odwoławczemu i właściwemu krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa, który odmawia udzielenia zezwolenia.	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23b ust. 13 Ustawy o tk)	13. Prezes UTK, w przypadku złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, może pisemnie zwrócić się do Agencji o opinię.	

Art. 21 ust. 11	W przypadku pojazdów przemieszczających się z/do jednego państwa członkowskiego do/z państwa trzeciego po sieci, której przeswyt toru różni się od przeswytu toru głównej sieci kolejowej Wspólnoty, mogących uzyskać odstępstwo zgodnie z art. 9 ust. 5 lub podlegających specjalnym przypadkom, przepisy krajowe, o których mowa w art. 22 i 24, mogą uwzględniać umowy międzynarodowe, o ile są one zgodne z prawodawstwem Wspólnoty.	T	Art. 1 pkt 11 lit c projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23 ust. 6 Ustawy o tk)	6. W przypadku pojazdu kolejowego przemieszczającego się z państw innych niż państwa członkowskie UE po sieci kolejowej, której szerokość toru różni się od szerokości toru głównej sieci kolejowej na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, mają zastosowanie przepisy, o których mowa w art. 25t, chyba że dwustronne umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowią inaczej.
Art. 21 ust. 12	Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji wydane przed dniem 19 lipca 2008 r., w tym zezwolenia wydane na mocy umów międzynarodowych, w szczególności Przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów osobowych i bagażowych w ruchu międzynarodowym (RIC; Regolamento Internazionale Carrozze) i Przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (RIV; Regolamento Internazionale Veicoli), zachowują ważność zgodnie z warunkami, na jakich wydano te zezwolenia. Niniejszy przepis jest nadrzędny wobec art. 22-25.	T	-	-
Art. 21 ust. 13	Państwa członkowskie mogą wydać zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji serii pojazdów. W tym celu krajowe organy ds. bezpieczeństwa informują wnioskodawcę o wymaganej procedurze.	N	-	-
Art. 21 ust. 14	Dopuszczenia do eksploatacji wydane zgodnie z niniejszym artykułem wydaje się bez uszczerbku dla innych warunków nałożonych na przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury w odniesieniu do eksploatacji takich pojazdów w danej sieci, zgodnie z art. 9, 10 i 11 dyrektywy 2004/49/WE.	N	-	-
Art. 22 ust. 1	Niniejszy artykuł ma zastosowanie do pojazdów zgodnych z wszystkimi istotnymi TSI obowiązującymi w momencie dopuszczenia do eksploatacji, pod warunkiem że znaczna część zasadniczych wymagań została określona w tych TSI i że odpowiednia TSI dotycząca taboru weszła w życie i ma zastosowanie.	N	-	-
Art. 22 ust. 2a	Pierwsze zezwolenie wydaje krajowy organ ds. bezpieczeństwa w następujący sposób: a) jeśli wszystkie podsystemy strukturalne pojazdu uzyskały zezwolenie zgodnie z postanowieniami rozdziału IV, zezwolenie jest udzielane bez dalszych kontroli;	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie	2. Przed wprowadzeniem do eksploatacji pojazd kolejowy powinien uzyskać od Prezesa UTK zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, z zastrzeżeniem art. 23c. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego może zawierać warunki użytkowania tego pojazdu kolejowego.

	<p>3. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer, załączając dokumenty określone w art. 23e ust. 1.</p> <p>5. Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego bez przeprowadzania dalszych czynności sprawdzających, jeżeli wszystkie podsystemy strukturalne pojazdu kolejowego uzyskały zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z postanowieniami rozdziału 4a w zakresie dopuszczania podsystemów do eksploatacji.</p> <p>Art. 23e. 1. Do wniosku, o którym mowa w art. 23b ust. 3, załącza się:</p> <p>deklaracje weryfikacji WE podsystemu dla wszystkich podsystemów strukturalnych pojazdu kolejowego, jeżeli wszystkie podsystemy strukturalne pojazdu kolejowego uzyskały zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z postanowieniami rozdziału 4a w zakresie dopuszczania podsystemów do eksploatacji;</p>	<p>kolejowym (Art. 23b ust. 2, 3 i 5 oraz 23e ust. 1 pkt. 1 Ustawy o tk)</p>		
	<p>2. Przed wprowadzeniem do eksploatacji pojazd kolejowy powinien uzyskać od Prezesa UTK zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, z zastrzeżeniem art. 23c. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego może zawierać warunki użytkowania tego pojazdu kolejowego.</p> <p>3. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer, załączając dokumenty określone w art. 23e ust. 1.</p> <p>Art. 23c. 1. Do wniosku, o którym mowa w art. 23b ust. 3, załącza się:</p> <p>wszystkie deklaracje weryfikacji WE podsystemu, które potwierdzają:</p> <p>a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z TSI i ich bezpieczne zamontowanie,</p> <p>b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z</p>	<p>Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23b ust. 2, 3 i 23e ust. 1 pkt. 2 Ustawy o tk)</p>	<p>T</p> <p>w przypadku pojazdów posiadających wszystkie niezbędne deklaracje weryfikacji WE przewidziane w art. 18 kryteria, które krajowy organ bezpieczeństwa może zweryfikować w celu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, mogą dotyczyć jedynie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - technicznej zgodności odpowiednich podsystemów pojazdu i ich bezpiecznego zamontowania zgodnie z art. 15 ust. 1, - technicznej zgodności pojazdu z odpowiednią siecią, - krajowych przepisów mających zastosowanie do punktów otwartych, - krajowych przepisów mających zastosowanie do szczególnych przypadków należycie określonych w odpowiednich TSI. 	

				<p>infrastrukturą i stałymi instalacjami,</p> <p>c) zgodność pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t, mającymi zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków określonych w TSI.</p>	
Art. 23 ust. 1	<p>Pojazdy w pełni zgodne z TSI, obejmujące wszystkie aspekty odpowiednich podsystemów bez szczególnych przypadków i punktów otwartych ściśle powiązanych z techniczną zgodnością pojazdu i sieci, nie wymagają dodatkowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, dopóki poruszają się po sieciach zgodnych z TSI w pozostałych państwach członkowskich lub w warunkach określonych w odpowiednich TSI.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23c Ustawy o tk)</p>	<p>Art. 23c. Nie wymaga uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazd kolejowy zgodny z TSI, który uzyskał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim UE, jeżeli TSI dotyczące pojazdów nie określają punktów otwartych i szczególnych przypadków, a pojazd ten porusza się wyłącznie po sieci kolejowej zgodnej z TSI, które nie określają punktów otwartych i szczególnych przypadków.</p>	
Art. 23 ust. 2	<p>W przypadku pojazdów dopuszczonych do eksploatacji zgodnie z art. 22, ale niewymienionych w ust. 1, państwa członkowskie zdecydowały, czy na ich terytorium niezbędne są dodatkowe zezwolenia. W takim przypadku zastosowanie mają ust. 3–7.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23f ust. 1 Ustawy o tk)</p>	<p>Art. 23f. 1. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego ze wszystkimi TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, dopuszczonego do eksploatacji w którymkolwiek z innych państw członkowskich UE, z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 23c, występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent albo jego upoważniony przedstawiciel, wykonawca modernizacji albo importer pojazdu kolejowego, do Prezesa UTK, załączając wyniki badań pojazdu kolejowego przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium badawcze.</p>	
Art. 23 ust. 3a	<p>Wnioskodawca przedkłada krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa dokumentację dotyczącą pojazdu lub typu pojazdu, wskazując przewidziane użytkowanie w sieci. Dokumentacja zawiera następujące informacje:</p> <p>a) udokumentowany dowód, że pojazd został dopuszczony do eksploatacji w innym państwie członkowskim zgodnie z art. 22;</p>	T	<p>Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23f ust. 2 Ustawy o tk)</p>	<p>2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, poza dokumentem zezwalającym na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego w innym państwie członkowskim UE, załącza się:</p>	
Art. 23 ust. 3b	<p>kopie dokumentacji technicznej, o której mowa w załączniku VI. W przypadku pojazdów wyposażonych w rejestratory danych – informacje o procedurze gromadzenia danych, umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zharmonizowane w odpowiedniej TSI;</p>	T	<p>Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23f ust. 2)</p>	<p>informacje o procedurze gromadzenia danych umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zharmonizowane z TSI – w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w rejestratory danych;</p>	

Art. 23 ust. 3c	rejestry ukazujące historię utrzymania pojazdu, a w stosownych przypadkach modyfikacji technicznych przeprowadzonych po wydaniu zezwolenia;	T	Ustawy o tk) Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23f ust. 2 Ustawy o tk)	dokumentację zawierającą informację o utrzymaniu pojazdu kolejowego, a w szczególności o modernizacji lub odnowieniu, które zostały przeprowadzone po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;
Art. 23 ust. 3d	dowody zgodności charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu z infrastrukturą i stałymi instalacjami (w tym klimatyzacją, systemem zasilania w energię, systemem sterowania, prześwitem toru i skrajniami infrastruktury, maksymalnym dopuszczalnym obciążeniem osi i innymi ograniczeniami sieci).	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23f ust. 2 Ustawy o tk)	dokumentację techniczną, która potwierdza zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami;
Art. 23 ust. 4	Kryteria weryfikowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą dotyczyć jedynie: - technicznej zgodności pojazdu i odpowiedniej sieci z uwzględnieniem krajowych przepisów mających zastosowanie do punktów otwartych koniecznych dla zapewnienia takiej zgodności, - przepisów krajowych stosowanych w odniesieniu do szczególnych przypadków należycie określonych w odnośnych TSI.	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23f ust. 3 Ustawy o tk)	3. Prezes UTK na podstawie dokumentów, o których mowa w ust. 2, sprawdza techniczną zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową z uwzględnieniem krajowych przepisów mających zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków, określonych w TSI.
Art. 23 ust. 5	Krajowy organ bezpieczeństwa może wnioskować o dostarczenie dodatkowych informacji, przeprowadzonych analiz zagrożeń zgodnie z art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE lub testów na sieci, w celu sprawdzenia kryteriów, o których mowa w ust. 4. Jednakże po przyjęciu odnośnego dokumentu, o którym mowa w art. 27 niniejszej dyrektywy, krajowy organ ds. bezpieczeństwa może przeprowadzić weryfikację jedynie w odniesieniu do przepisów krajowych należących do grup B lub C wymienionych w tym dokumencie.	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23b ust. 7 Ustawy o tk)	7. Prezes UTK może żądać od podmiotu, o którym mowa w ust. 3 i 6, dostarczenia dodatkowych informacji, przeprowadzenia analiz zagrożeń lub badań na sieci kolejowej, w celu sprawdzenia zgodności technicznej pojazdu kolejowego z siecią kolejową i wymogami bezpieczeństwa.
Art. 23 ust. 6	Krajowy organ ds. bezpieczeństwa określa po konsultacji z wnioskodawcą zakres i treść informacji dodatkowych, wymaganych analiz zagrożeń lub testów. Zarządca infrastruktury w porozumieniu z wnioskodawcą dokłada wszelkich starań w celu	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o	8. Badania na sieci kolejowej, o których mowa w ust. 7, mogą być przeprowadzane w okresie 3 miesięcy od dnia przekazania żądania Prezesa UTK, z zastrzeżeniem pierwszeństwa wykonywania przez zarządcę zadań określonych w art. 5, w szczególności w zakresie zapewnienia bezpiecznego

Art. 23 ust. 7a	dopiniowania, by wszelkie testy miały miejsce w okresie trzech miesięcy od złożenia wniosku. W odpowiednich przypadkach krajowy organ ds. bezpieczeństwa podejmuje środki w celu przeprowadzenia testów.	T	transportie kolejowym (Art. 23b ust. 8 Ustawy o tk)	prorowadzenia ruchu kolejowego i udostępniania tras pociągów dla przejazdu pociągów na liniach kolejowych.	
Art. 23 ust. 7b	Każdy wniosek o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, złożony zgodnie z niniejszym artykułem, podlega decyzji krajowego organu bezpieczeństwa, która należy podjąć jak najszybciej, nie później niż: a) dwa miesiące po przedstawieniu dokumentacji, o której mowa w ust. 3;	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23f ust. 4 pkt 1 Ustawy o tk)	4. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1, wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, nie później niż w terminie: miesiąc od dnia przekazania dodatkowych informacji lub wyników analiz zagrożeń lub badań na sieci kolejowej wymaganych przez Prezesa UTK, o których mowa w art. 23b ust. 7.	
Art. 23 ust. 7c	w stosownych przypadkach jeden miesiąc po przekazaniu wszelkich dodatkowych informacji wymaganych przez krajowy organ bezpieczeństwa;	T	Art. 1 pkt 10 (Art. 23f ust. 4 Ustawy o tk)	4. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1, wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, nie później niż w terminie: miesiąc od dnia przekazania dodatkowych informacji lub wyników analiz zagrożeń lub badań na sieci kolejowej wymaganych przez Prezesa UTK, o których mowa w art. 23b ust. 7.	
Art. 24 ust. 1	Niniejszy artykuł ma zastosowanie do pojazdów, które nie są zgodne ze wszystkimi stosownymi TSI obowiązującymi w dniu dopuszczenia tych pojazdów do eksploatacji, w tym do pojazdów objętych odstępstwami, lub gdy znaczna część zasadniczych wymagań nie została ujęta w jednej lub kilku TSI.	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23b ust. 6 Ustawy o tk)	4. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1, wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, nie później niż w terminie: miesiąc od dnia przekazania dodatkowych informacji lub wyników analiz zagrożeń lub badań na sieci kolejowej wymaganych przez Prezesa UTK, o których mowa w art. 23b ust. 7.	
				6. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI obowiązującymi w dniu dopuszczania pojazdu kolejowego, w tym pojazdu kolejowego objętego odstępstwami, występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer, załączając dokumenty określone w art. 23e ust. 2. Dopuszczenie to uprawnia do poruszania się na sieci kolejowej położonej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.	

Art. 24 ust. 2	<p>Pierwsze zezwolenie wydaje krajowy organ ds. bezpieczeństwa w następujący sposób:</p> <ul style="list-style-type: none"> - do aspektów technicznych ujętych w TSI, o ile istnieją, zastosowanie ma procedura weryfikacji WE, - do pozostałych aspektów technicznych zastosowanie mają przepisy krajowe zgłoszone na mocy art. 17 ust. 3 niniejszej dyrektywy oraz na mocy art. 8 dyrektywy 2004/49/WE. <p>Pierwsze zezwolenie jest ważne wyłącznie w obrębie sieci wydającego je państwa członkowskiego.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23b ust. 6 i art. 23e ust. 2 Ustawy o tk)</p>	<p>6. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI obowiązującymi w dniu dopuszczenia pojazdu kolejowego, w tym pojazdu kolejowego objętego odstępstwami, występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer, załączając dokumenty określone w art. 23e ust. 2. Dopuszczenie to uprawnia do poruszania się na sieci kolejowej położonej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>2. Do wniosku, o którym mowa w art. 23b ust. 6, załącza się:</p> <p>dla podsystemów zgodnych z TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 2;</p> <p>dla podsystemów niezgodnych z którąkolwiek z TSI obowiązujących w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty potwierdzające:</p> <p>a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t,</p> <p>b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,</p> <p>c) pozytywne wyniki kontroli parametrów pojazdu kolejowego określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.</p>	
Art. 25 ust. 1	<p>W przypadku pojazdów, które otrzymały zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w jednym państwie członkowskim zgodnie z art. 21 ust. 12 lub z art. 24, inne państwa członkowskie mogą zdecydować zgodnie z niniejszym artykułem, czy na ich terytorium niezbędne są dodatkowe zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23g ust. 1 Ustawy o tk)</p>	<p>Art. 23g. 1. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego posiadającego zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, wydane w innym państwie członkowskim UE, niezgodnego z którąkolwiek z TSI występuje dysponent albo producent pojazdu kolejowego, załączając wyniki badań pojazdu kolejowego przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium badawcze w odniesieniu do podsystemów zgodnych z TSI albo podmiot wyznaczony, o którym mowa w art. 25ta ust. 1, w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI.</p>	
Art. 25 ust. 2a	<p>Wnioskodawca przedkłada krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa dokumentację techniczną dotyczącą</p>	T	<p>Art. 1 pkt 12 projektu</p>	<p>2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, poza zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego w innym</p>	

	<p>pojazdu lub typu pojazdu wraz ze szczegółami przewidzianego użytkowania na sieci. Dokumentacja zawiera następujące informacje:</p> <p>a) udokumentowany dowód uzyskania zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji w innym państwie członkowskim i dokumentację dotyczącą procedury zastosowanej w celu wykazania, że pojazd spełniał obowiązujące wymagania z zakresu bezpieczeństwa, w tym, w stosownych przypadkach, odstępstwa przyznane zgodnie z art. 9;</p>	ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23g ust. 2 Ustawy o tk)	<p>państwie członkowskim UE, załącza się:</p> <p>dla podsystemów zgodnych z TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty, o których mowa w art. 23e ust. 1;</p> <p>dokumentację potwierdzającą spełnienie wymagań bezpieczeństwa ze wskazaniem przypadków niestosowania TSI dla podsystemów i składników interoperacyjności zgodnie z art. 25f;</p>
<p>Art. 25 ust. 2b</p>	<p>dane techniczne, plany utrzymania i charakterystyki eksploatacyjne. W przypadku pojazdów wyposażonych w rejestratory danych obejmuje to informacje o procedurze gromadzenia danych, umożliwiające ich odczytanie i ocenę, zgodnie z art. 20 ust. 2 lit. c) dyrektywy 2004/49/WE;</p>	<p>Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23g ust. 2 Ustawy o tk)</p>	<p>dane techniczne, plany utrzymania i charakterystyki eksploatacyjne pojazdu kolejowego;</p> <p>informacje o procedurze gromadzenia danych umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zharmonizowane z TSI – w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w rejestratory danych;</p>
<p>Art. 25 ust. 2c</p>	<p>rejstry ukazujące historię eksploatacji pojazdu, jego utrzymania, a w stosownych przypadkach modyfikacji technicznych przeprowadzonych po wydaniu zezwolenia;</p>	<p>Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23g ust. 2 Ustawy o tk)</p>	<p>dokumentację zawierającą informacje o utrzymaniu pojazdu kolejowego, a w szczególności o modernizacji lub odnowieniu, które zostały przeprowadzone po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;</p>
<p>Art. 25 ust. 2d</p>	<p>dowody zgodności charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu z infrastrukturą i stałymi instalacjami, w tym klimatyzacją, systemem zasilania w energię, systemem sterowania ruchem kolejowym, prześwietlaniem toru i skrajniami infrastruktury, maksymalnym dopuszczalnym obciążeniem osi i innymi ograniczeniami sieci.</p>	<p>Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23g ust. 2 Ustawy o tk)</p>	<p>informacje o przewidywanym użytkowaniu pojazdu kolejowego w sieci kolejowej.</p> <p>dla podsystemów niezgodnych z którąkolwiek z TSI obowiązujących w dniu dopuszczania do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty potwierdzające:</p> <p>a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t,</p> <p>b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,</p> <p>c) pozytywne wyniki kontroli parametrów pojazdu kolejowego określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1;</p>

Art. 25 ust. 3	Informacje, o których mowa w ust. 2 lit. a) i b), nie mogą zostać podważone przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, chyba że może on udowodnić, nie naruszając art. 16, istnienie znacznego zagrożenia dla bezpieczeństwa. Po przyjęciu odnośnego dokumentu, o którym mowa w art. 27, krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie może powołać się w tym względzie na przepis, który należy do grupy A wymienionej w tym dokumencie.	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23g ust. 4 Ustawy o tk)	4. Prezes UTK może podważyć dokumenty, o których mowa w ust. 2 pkt 3, 4 i 6, jeżeli udowodni, nie naruszając art. 25f, istnienie znacznego zagrożenia dla bezpieczeństwa.	
Art. 25 ust. 4	Krajowy organ bezpieczeństwa może wnioskować o dostarczenie dodatkowych informacji, przeprowadzenie analiz zagrożeń zgodnie z art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE lub przeprowadzenie testów na sieci, w celu sprawdzenia zgodności informacji, o których mowa w ust. 2 lit. c) i d) niniejszego artykułu, z obowiązującymi przepisami krajowymi zgłoszonymi Komisji zgodnie z art. 8 dyrektywy 2004/49/WE lub z art. 17 niniejszej dyrektywy. Jednakże po przyjęciu odnośnego dokumentu, o którym mowa w art. 27 niniejszej dyrektywy, krajowy organ ds. bezpieczeństwa może przeprowadzić taką weryfikację jedynie na podstawie przepisów krajowych dotyczących grup B lub C wymienionych w tym dokumencie. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa określa po konsultacji z wnioskodawcą zakres i treść informacji dodatkowych, wymaganych analiz zagrożeń i testów. Zarządca infrastruktury w porozumieniu z wnioskodawcą dokłada wszelkich starań w celu zapewnienia, by wszelkie testy miały miejsce w okresie trzech miesięcy od złożenia wniosku. W odpowiednich przypadkach krajowy organ ds. bezpieczeństwa podejmuje środki w celu przeprowadzenia testów.	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23b ust. 7 i ust. 8 Ustawy o tk)	7. Prezes UTK może żądać od podmiotu, o którym mowa w ust. 3 i 6, dostarczenia dodatkowych informacji, przeprowadzenia analiz zagrożeń lub badań na sieci kolejowej, w celu sprawdzenia zgodności technicznej pojazdu kolejowego z siecią kolejową i wymogami bezpieczeństwa. 8. Badania na sieci kolejowej, o których mowa w ust. 7, mogą być przeprowadzane w okresie 3 miesięcy od dnia przekazania żądania Prezesa UTK, z zastrzeżeniem pierwszeństwa wykonywania przez zarządcę zadań określonych w art. 5, w szczególności w zakresie zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i udostępniania tras pociągów dla przejazdu pociągów na liniach kolejowych.	
Art. 25 ust. 5a	Każdy wniosek o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji złożony zgodnie z niniejszym artykułem podlega decyzji krajowego organu bezpieczeństwa, którą należy podjąć jak najszybciej, nie później niż: - cztery miesiące po przedstawieniu dokumentacji technicznej, o której mowa w ust. 2;	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23g ust. 5 Ustawy o tk)	5. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1, wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, nie później niż w terminie: czterech miesięcy od dnia złożenia kompletnej dokumentacji, o której mowa w ust. 2;	
Art. 25 ust. 5b	- w odpowiednich przypadkach, dwa miesiące po dostarczeniu dodatkowych informacji lub analiz zagrożeń wymaganych przez krajowy organ ds.	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o	5. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1, wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, nie później niż w terminie:	

	bezpieczeństwa zgodnie z ust. 4;		zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23g ust. 5 Ustawy o tk)	dwóch miesięcy od dnia przekazania dodatkowych analiz zagrożeń lub wyników badań na sieci kolejowej wymaganych przez Prezesa UTK, o których mowa w art. 23b ust. 7.	
Art. 25 ust. 5c	- w odpowiednich przypadkach, dwa miesiące po dostarczeniu wyników testów wymaganych przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 4.	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23g ust. 5 Ustawy o tk)	5. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1, wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, nie później niż w terminie: dwóch miesięcy od dnia przekazania dodatkowych analiz zagrożeń lub wyników badań na sieci kolejowej wymaganych przez Prezesa UTK, o których mowa w art. 23b ust. 7.	
Art. 26 ust. 1	Państwa członkowskie mogą wydawać zezwolenia na dopuszczenie typów pojazdów do eksploatacji.	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23d ust. 1 Ustawy o tk)	Art. 23d. 1. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego stanowi zezwolenie na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego.	
Art. 26 ust. 2	Jeżeli jednak państwo członkowskie wydaje zezwolenie dla danego pojazdu, jednocześnie wydaje zezwolenie dla typu pojazdu.	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23d ust. 1 Ustawy o tk)	Art. 23d. 1. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego stanowi zezwolenie na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego.	
Art. 26 ust. 3	Pojazd zgodny z typem, który już otrzymał zezwolenie w danym państwie członkowskim, otrzymuje bez dalszej kontroli zezwolenie od tego państwa członkowskiego w oparciu o deklarację zgodności z tym typem złożoną przez wnioskodawcę. Jednak w przypadku zmiany odpowiednich przepisów TSI i przepisów krajowych, na podstawie których dopuszczono do eksploatacji typ pojazdu, państwa członkowskie podejmują decyzję, czy wcześniejsze zezwolenia pozostają w mocy, czy też wymagają odnowienia. Kryteria, które weryfikuje krajowy organ	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23c art. 23d ust. 3, 6 i 7 Ustawy o tk)	Art. 23c. Nie wymaga uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazd kolejowy zgodny z TSI, który uzyskał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim UE, jeżeli TSI dotyczące pojazdów nie określają punktów otwartych i szczególnych przypadków, a pojazd ten porusza się wyłącznie po sieci kolejowej zgodnej z TSI, które nie określają punktów otwartych i szczególnych przypadków. Art. 23d. 3. Dopuszczenie, o którym mowa w ust. 2, wydawane jest na podstawie deklaracji zgodności z typem wystawionej przez wnioskodawcę, po stwierdzeniu zgodności z	

	<p>bezpieczeństwa w przypadku ponownego zezwolenia, mogą dotyczyć wyłącznie przepisów, które uległy zmianie. Odpowienie zezwolenia nie ma wpływu na dopuszczenie pojazdów wydane już na podstawie wcześniejszych dopuszczeń typów.</p>			<p>zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.</p> <p>6. Prezes UTK w przypadku zmiany TSI lub przepisów krajowych, na podstawie których wydano zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, o którym mowa w ust. 1, może w drodze decyzji nakazać uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego (odnowienie zezwolenia), biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa oraz zgodności technicznej z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei. Dokonując odnowienia zezwolenia weryfikuje się wyłącznie kryteria wynikające z przepisów ulegających zmianie.</p> <p>7. Odnowienie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego nie powoduje konieczności dokonywania zmian zezwoleń wydanych przed dniem wydania odnowienia zezwolenia.</p>
Art. 26 ust. 4	Komisja przyjmuje wzór deklaracji zgodności typu do dnia 19 lipca 2009 r. na podstawie projektu przygotowanego przez Agencję i zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 29 ust. 3.	N	-	-
Art. 26 ust. 5a	<p>Deklaracja zgodności z typem jest przygotowywana:</p> <p>a) dla pojazdów zgodnych z TSI – zgodnie z procedurami weryfikacji odpowiednich TSI;</p>	T	<p>Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23d ust. 4 Ustawy o tk)</p>	<p>4. Deklaracja zgodności z typem jest przygotowywana: dla pojazdów zgodnych z TSI – zgodnie z procedurami weryfikacji WE zawartymi w TSI;</p>
Art. 26 ust. 5b	dla pojazdów niezgodnych z TSI – zgodnie z procedurami weryfikacji określonymi w modułach D lub E decyzji 93/465/EWG. W odpowiednich przypadkach Komisja może przyjąć procedurę weryfikacji <i>ad hoc</i> zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa art. 29 ust. 3.	T	<p>Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23d ust. 4 Ustawy o tk)</p>	<p>4. Deklaracja zgodności z typem jest przygotowywana: dla pojazdów niezgodnych z TSI – zgodnie z procedurami weryfikacji WE określonymi w modułach D lub E decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylająca decyzję Rady 93/465/EWG (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 82).</p>
Art. 26 ust. 6	Wnioskodawca może zwrócić się o zezwolenie na dopuszczenie typu do eksploatacji do kilku państw członkowskich jednocześnie. W takim przypadku krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują w celu	T	<p>Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie</p>	<p>2. Postępowanie dotyczące dopuszczenia do eksploatacji kolejnych pojazdów zgodnych z dopuszczonym typem rozpoczyna się od złożenia przez zarządcę, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta, wykonawcę modernizacji</p>

	uproszczenia procedury i zmniejszenia obciążeń administracyjnych.		ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23d ust. 2 Ustawy o tk)	albo importera pojazdu kolejowego do Prezesa UTK lub do krajowych organów do spraw bezpieczeństwa z innych państw członkowskich UE wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w oparciu o zgodność pojazdu z typem. W takim przypadku krajowe organy do spraw bezpieczeństwa współpracują ze sobą w celu uproszczenia procedury i zmniejszenia obciążeń administracyjnych.	
Art. 26 ust. 7	Dopuszczenie typu do eksploatacji rejestruje się w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, o którym mowa w art. 34. Rejestr ten określa państwo lub państwa członkowskie, w których typ pojazdu został dopuszczony do eksploatacji.	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23d ust. 5 Ustawy o tk)	5. Informację o wydaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK przekazuje Agencji, w celu zarejestrowania typu pojazdu kolejowego w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, prowadzonego przez Agencję.	
Art. 27 ust. 1	Aby ułatwić procedurę wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów, o których mowa w art. 25, przepisy krajowe klasyfikuje się zgodnie z załącznikiem VII.	T	Art. 1 pkt 29 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25t Ustawy o tk)	„Art. 25t. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei wykaz właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, mając na uwadze wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei i listę Prezesa UTK, o której mowa w art. 25d ust. 1.”;	
Art. 27 ust. 2	Bez uszczerbku dla art. 30 ust. 3, do dnia 19 stycznia 2009 r. Agencja dokonuje przeglądu parametrów zawartych w sekcji I załącznika VII i przedstawia Komisji zalecenia, które uzna za właściwe.	N	-	-	-
Art. 27 ust. 3	Agencja opracowuje zalecenie dotyczące odpowiedniego dokumentu zawierającego odesłania do wszystkich przepisów krajowych stosowanych przez państwa członkowskie, dotyczących wprowadzania pojazdów do eksploatacji. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują z Agencją w realizacji tego zadania.	N	-	-	-
Art. 27 ust. 4	Komisja przyjmuje odpowiedni dokument oraz wszelkie decyzje o jego aktualizacji na podstawie zalecenia Agencji i zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 29 ust. 3.	N	-	-	-
Art. 28 ust. 1	Państwa członkowskie przekazują Komisji i pozostałym państwom członkowskim informacje o jednostkach odpowiedzialnych za przeprowadzanie procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania, o której	N	-	-	-

	mowa w art. 13, oraz procedury weryfikacyjnej, o której mowa w art. 18, ze wskazaniem zakresu odpowiedzialności każdego organu oraz numerów identyfikacyjnych otrzymanych uprzednio od Komisji. Komisja publikuje w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> wykaz tych jednostek, ich numery identyfikacyjne oraz zakres ich odpowiedzialności, i zapewnia jego aktualizację.				
Art. 28 ust. 2	Państwa członkowskie stosują kryteria przewidziane w załączniku VIII dla oceny jednostek, które mają być notyfikowane. Jednostki spełniające kryteria oceny przewidziane w odpowiednich normach europejskich uznaje się za spełniające te kryteria.	N	-	-	-
Art. 28 ust. 3	Państwo członkowskie wycofuje zatwierdzenie dla jednostki, która nie spełnia już kryteriów określonych w załączniku VIII. Powiadamia ono o tym niezwłocznie Komisję i pozostaje państwem członkowskie.	N	-	-	-
Art. 28 ust. 4	Jeśli państwo członkowskie lub Komisja uzna, iż jednostka notyfikowana przez inne państwo członkowskie nie spełnia kryteriów, o których mowa w załączniku VIII, Komisja zasięga opinii zainteresowanych stron. Komisja powiadamia wspomniane inne państwo członkowskie o wszelkich zmianach koniecznych do przeprowadzenia w jednostce notyfikowanej, jeśli ma ona zachować przyznany jej status.	N	-	-	-
Art. 28 ust. 5	Komisja tworzy grupę do spraw koordynacji jednostek notyfikowanych (dalej zwaną „grupą ds. koordynacji”), która omawia wszelkie sprawy związane ze stosowaniem procedur oceny zgodności lub przydatności do stosowania, o których mowa w art. 13, i procedury weryfikacji, o której mowa w art. 18, lub ze stosowaniem właściwych TSI. Przedstawiciele państw członkowskich mogą brać udział w pracach grupy ds. koordynacji jako obserwatorzy. Komisja i obserwatorzy informują komitet, o którym mowa w art. 29, o pracach wykonywanych w ramach grupy ds. koordynacji. W stosownych przypadkach Komisja proponuje środki niezbędne do rozwiązania problemów. W razie konieczności koordynacja jednostek notyfikowanych następuje zgodnie z art. 30 ust. 4.	N	-	-	-
Art. 28 ust. 6	Pierwsze ze sprawozdań, o których mowa w art. 39, zawiera również ocenę wdrożenia kryteriów określonych w załączniku VIII oraz, w razie potrzeby,	N	-	-	-

Art. 29 ust. 1	propozycje dotyczące właściwych środków. Komisja jest wspierana przez komitet ustanowiony na podstawie art. 21 dyrektywy 96/48/EWG (zwany dalej „komitetem”).	N	-	-	-
Art. 29 ust. 2	W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.	N	-	-	-
Art. 29 ust. 3	W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8. Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi trzy miesiące.	N	-	-	-
Art. 29 ust. 4	W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.	N	-	-	-
Art. 29 ust. 5	W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1, 2, 4 i 6 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.	N	-	-	-
Art. 30 ust. 1	Komisja może przedłożyć komitetowi każdą sprawę związaną ze stosowaniem niniejszej dyrektywy. W razie potrzeby Komisja przyjmuje zalecenia dotyczące stosowania zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 29 ust. 2.	N	-	-	-
Art. 30 ust. 2	Po wejściu w życie niniejszej dyrektywy komitet może omawiać wszelkie kwestie związane z interoperacyjnością systemu kolei, w tym pytania dotyczące współdziałania systemu kolei we Wspólnocie i systemu kolei państw trzecich.	N	-	-	-
Art. 30 ust. 3	Środki zmieniające elementy inne niż istotne niniejszej dyrektywy i odnoszące się do dostosowania załączników II–IX przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 29 ust. 4.	N	-	-	-
Art. 30 ust. 4	W razie uzasadnionej konieczności komitet może tworzyć grupy robocze wspomagające go w wypełnianiu jego zadań, w szczególności w celu koordynacji jednostek notyfikowanych.	N	-	-	-
Art. 31 ust. 1	Komisja opracowuje plan prac uwzględniający poszerzenie zakresu stosowania określonego w art. 8, zmianę TSI określonej w art. 6 ust. 1 i plan innych zobowiązań nałożonych na nią niniejszą dyrektywą. Komisja przekazuje komitetowi pełne informacje dotyczące przygotowania i aktualizacji programu oraz wiąże go w proces przygotowania i aktualizacji.	N	-	-	-
Art. 31 ust.	Plan prac składa się z następujących etapów:	N	-	-	-

2a	a) opracowanie, na bazie projektu przygotowanego przez Agencję, struktury systemu kolei Wspólnoty, na podstawie listy podsystemów (załącznik II), w celu zagwarantowania spójności między poszczególnymi TSI. Struktura ta musi zawierać w szczególności różne składniki tego systemu i ich interfejsy oraz działać jako podstawa odniesienia dla podkreślenia zakresu stosowania każdej TSI;						
Art. 31 ust. 2b	opracowanie modelowej struktury do opracowania TSI;	N					-
Art. 31 ust. 2c	opracowanie metody analizy kosztów i korzyści w odniesieniu do rozwiązań proponowanych w TSI;	N					-
Art. 31 ust. 2d	przyjęcie mandatów niezbędnych do opracowania TSI;	N					-
Art. 31 ust. 2e	określenie parametrów podstawowych dla poszczególnych TSI;	N					-
Art. 31 ust. 2f	zatwierdzenie projektów programów dotyczących normalizacji;	N					-
Art. 31 ust. 2g	zarządzanie okresem przejściowym między datą wejścia w życie dyrektywy 2004/50/WE a datą publikacji TSI, w tym przyjęcie systemu odniesienia, o którym mowa w art. 36.	N					-
Art. 32 ust. 1	Każdy pojazd oddany do eksploatacji we wspólnotowym systemie kolei posiada europejski numer pojazdu (EVN) przyznany mu wraz z pierwszym zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji.	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23a ust. 1 pkt 1 lit a Ustawy o tk)				„Art. 23a. 1. Prezes UTK: na wniosek dysponenta: nadaje europejski numer pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego dopuszczonego po raz pierwszy do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz rejestruje go w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR),
Art. 32 ust. 2	Składający wniosek o pierwsze zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji jest również odpowiedzialny za oznaczenie pojazdu przypisanym mu numerem EVN.	T	Art. 1 pkt 11 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23 ust. 4 Ustawy o tk)				4. Przewoźnik kolejowy lub zarządca może realizować przejazdy jedynie pojazdami kolejowymi, które są oznaczone europejskim numerem pojazdu (EVN), z zastrzeżeniem ust. 5. Za zgodą Prezesa UTK przewoźnik kolejowy lub zarządca może realizować przejazdy pojazdami kolejowymi eksploatowanymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oznakowanymi odrębnym od EVN systemem numeracji.
Art. 32 ust. 3	EVN jest określony w TSI dotyczącej ruchu kolejowego.	N					
Art. 32 ust. 4	Pojazdowi nadaje się EVN tylko raz, chyba że w TSI	T	Art. 1 pkt 12				„Art. 23a. 1. Prezes UTK:

	dotyczącej ruchu kolejowego określono inaczej.		projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23a ust. 1 pkt 1 lit a Ustawy o tk)	na wniosek dysponenta: nadaje europejski numer pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego dopuszczonego po raz pierwszy do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz rejestruje go w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR),	
Art. 32 ust. 5	Niezależnie od ust. 1 w przypadku pojazdów eksploatowanych lub pojazdów, które mają być eksploatowane na trasach z państw trzecich lub do nich, w których to państwach prześwit toru różni się od prześwitu toru na głównej sieci kolei na terenie Wspólnoty, państwa członkowskie mogą zaakceptować pojazdy dające się jednoznacznie zidentyfikować zgodnie z innym systemem kodowania.	T	Art. 1 pkt 11 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 23 ust. 5 Ustawy o tk)	5. W przypadku pojazdu kolejowego eksploatowanego lub pojazdu kolejowego, który ma być eksploatowany na trasach kolejowych z państwami, w których szerokość toru różni się od szerokości toru na głównej sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przewoźnik kolejowy albo zarządca może realizować przejazdy pojazdem kolejowym eksploatowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oznakowanym odrębnym od EVN systemem numeracji.	
Art. 33 ust. 1a	Każde państwo członkowskie prowadzi rejestr pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji na jego terytorium. Rejestr ten spełnia następujące kryteria: a) jest zgodny z ogólną specyfikacją, o której mowa w ust. 2;	T	Art. 1 pkt 22 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25ga ust. 1 Ustawy o tk)	„Art. 25ga. 1. Krajowy rejestr pojazdów kolejowych prowadzony przez Prezesa UTK powinien zawierać w szczególności: informacje o deklaracji weryfikacji WE podsystemu i oznaczenie podmiotu, który ją wydał; europejski numer pojazdu (EVN); dane identyfikacyjne właściciela pojazdu kolejowego i dysponenta; informacje o ograniczeniach w użytkowaniu pojazdu kolejowego; oznaczenie podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM); odnośniki do europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych prowadzonego przez Agencję.	

Art. 33 ust. 1b	jest prowadzony i aktualizowany przez podmiot niezależny od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego;	T	Art. 1 pkt 22 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25ga ust. 1 i 2 Ustawy o tk)	<p>„Art. 25ga. 1. Krajowy rejestr pojazdów kolejowych prowadzony przez Prezesa UTK powinien zawierać w szczególności:</p> <p>2. Dostęp do danych z krajowego rejestru pojazdów kolejowych mają podmioty określone w przepisach wydanych przez Komisję Europejską dotyczących wspólnej specyfikacji krajowego rejestru pojazdów kolejowych²⁾ z tym że:</p> <p>Prezes UTK jako jednostka rejestrująca na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – posiada nieograniczony dostęp do odczytu i możliwość dokonywania zmian w danych rejestrowanych;</p>
Art. 33 ust. 1c	jest dostępny dla organów bezpieczeństwa i jednostek dochodzeniowych określonych w art. 16 i 21 dyrektywy 2004/49/WE; powinien być on także na uzasadniony wniosek dostępny dla organów kontrolnych określonych w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE, oraz dla Agencji, przedsiębiorstwa kolejowego i zarządców infrastruktury, a także osób/organizacji zajmujących się rejestracją pojazdów lub określonym w rejestrze.	T	Art. 1 pkt 22 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25ga ust. 2 Ustawy o tk)	<p>2. Dostęp do danych z krajowego rejestru pojazdów kolejowych mają podmioty określone w przepisach wydanych przez Komisję Europejską dotyczących wspólnej specyfikacji krajowego rejestru pojazdów kolejowych³⁾ z tym że:</p> <p>Prezes UTK jako jednostka rejestrująca na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – posiada nieograniczony dostęp do odczytu i możliwość dokonywania zmian w danych rejestrowanych;</p> <p>posiadacz, przez którego rozumie się dysponenta zgodnie z art. 4 pkt 6b – posiada dostęp do odczytu danych dotyczących pojazdów, których jest dysponentem oraz brak możliwości ich aktualizacji;</p> <p>przedsiębiorstwo kolejowe, przez które rozumie się przewoźnika kolejowego zgodnie z art. 4 pkt 9 – posiada dostęp do odczytu danych na podstawie numeru pojazdu kolejowego z wyjątkiem danych dotyczących właściciela pojazdu oraz brak możliwości ich aktualizacji;</p> <p>Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych i minister właściwy do spraw transportu – posiadają nieograniczony dostęp do odczytu wszystkich danych dotyczących pojazdów poddawanych kontroli lub audytowi oraz brak możliwości ich aktualizacji.</p>

2) Decyzja Komisji Nr 2011/107/UE z dnia 10 lutego 2011 r. zmieniająca decyzję 2007/756/WE przyjmującą wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. Urz. UE L 43 z 17.02.2011, str. 33).

3) Decyzja Komisji Nr 2011/107/UE z dnia 10 lutego 2011 r. zmieniająca decyzję 2007/756/WE przyjmującą wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. Urz. UE L 43 z 17.02.2011, str. 33).

Art. 33 ust. 2a	Wspólne specyfikacje dla rejestru są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 29 ust. 3, na podstawie projektu specyfikacji opracowanego przez Agencję. Projekt specyfikacji obejmuje: zawartość, format danych, architekturę funkcjonalną i techniczną, sposób prowadzenia, w tym ustalenia dotyczące wymiany danych, zasady wprowadzania danych i wglądu do nich. W odniesieniu do każdego pojazdu rejestr zawiera przynajmniej następujące informacje: a) europejski numer pojazdu (EVN);	T	Art. 1 pkt 22 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25ga ust. 1 pkt 2 Ustawy o tk)	„Art. 25ga.1. Krajowy rejestr pojazdów kolejowych prowadzony przez Prezesa UTK powinien zawierać w szczególności: europejski numer pojazdu (EVN);
Art. 33 ust. 2b	odniesienia do deklaracji weryfikacji WE i do podmiotu, który ją sporządził;	T	Art. 1 pkt 22 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25ga ust. 1 pkt 1 Ustawy o tk)	„Art. 25ga.1. Krajowy rejestr pojazdów kolejowych prowadzony przez Prezesa UTK powinien zawierać w szczególności: informacje o deklaracji weryfikacji WE podsystemu i oznaczenie podmiotu, który ją wydał;
Art. 33 ust. 2c	odniesienia do europejskiego rejestru typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, o którym mowa w art. 34;	T	Art. 1 pkt 22 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25ga ust. 1 pkt 6 Ustawy o tk)	„Art. 25ga.1. Krajowy rejestr pojazdów kolejowych prowadzony przez Prezesa UTK powinien zawierać w szczególności: odnośniki do europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych prowadzonego przez Agencję.
Art. 33 ust. 2d	dane identyfikacyjne właściciela pojazdu i jego dysponenta;	T	Art. 1 pkt 22 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25ga ust. 1 pkt 3 Ustawy o tk)	„Art. 25ga.1. Krajowy rejestr pojazdów kolejowych prowadzony przez Prezesa UTK powinien zawierać w szczególności: dane identyfikacyjne właściciela pojazdu kolejowego i dysponenta;
Art. 33 ust. 2e	wszelkie ograniczenia w użytkowaniu pojazdu;	T	Art. 1 pkt 22 projektu ustawy o	„Art. 25ga.1. Krajowy rejestr pojazdów kolejowych prowadzony przez Prezesa UTK powinien zawierać w szczególności:

		informacje o ograniczeniach w użytkowaniu pojazdu kolejowego;			
Art. 33 ust. 2f	podmiot odpowiedzialny za utrzymanie.	T	zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25ga ust. 1 pkt 4 Ustawy o tk)	Art. 1 pkt 22 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25ga ust. 1 pkt 5 Ustawy o tk)	„Art. 25ga.1. Krajowy rejestr pojazdów kolejowych prowadzony przez Prezesa UTK powinien zawierać w szczególności: oznaczenie podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM);
Art. 33 ust. 3	Posiadacz dowodu rejestracyjnego bezwzględnie zawiadamia organ każdego państwa członkowskiego, w którym pojazd został dopuszczony do eksploatacji, o wszelkich zmianach danych wprowadzonych do krajowego rejestru pojazdów, o zniszczeniu pojazdu lub o decyzji o nieprzedłużeniu jego rejestracji.	T	Art. 1 pkt 22 i 33 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25ga ust. 4 i art. 66 ust. 1 pkt 5 Ustawy o tk)	Dysponent obowiązany jest informować Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem, w tym o zaistnieniu okoliczności powodującej konieczność wykreślenia pojazdu kolejowego z rejestru pojazdów kolejowych. „5) dysponent, który nie poinformował Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem, w tym o zaistnieniu okoliczności powodującej konieczność wykreślenia pojazdu kolejowego z prowadzonego przez siebie rejestru pojazdów kolejowych.”	
Art. 33 ust. 4	Dopóki krajowe rejestry pojazdów państw członkowskich nie zostaną połączone, każde państwo członkowskie aktualizuje swój rejestr, wprowadzając zmiany ujęte w rejestrze innego państwa członkowskiego w odniesieniu do stosownych danych.	N	-		
Art. 33 ust. 5	W przypadku pojazdów oddanych do eksploatacji po raz pierwszy w państwie trzecim, które uzyskały w danym państwie członkowskim zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji na jego terytorium, to państwo członkowskie zapewnia możliwość dostępu do danych wymienionych w ust. 2 lit. d)–f) poprzez krajowy rejestr pojazdów. Dane, o których mowa w ust. 2 lit. f), mogą	N	-		

	być zastąpione przez kluczowe dla bezpieczeństwa dane związane z harmonogramem utrzymania.				
Art. 34 ust. 1a	Agencja tworzy i prowadzi rejestr typów pojazdów szynowych dopuszczonych przez państwa członkowskie do eksploatacji na sieci kolejowej Wspólnoty. Rejestr ten spełnia następujące kryteria: a) jest publiczny i dostępny drogą elektroniczną; jest zgodny z ogólną specyfikacją, o której mowa w ust. 4;	N	-		
Art. 34 ust. 1b		N	-		
Art. 34 ust. 1c	jest połączony ze wszystkimi krajowymi rejestrami pojazdów.	N	-		
Art. 34 ust. 2a	Dla każdego typu pojazdu rejestr zawiera następujące informacje: a) charakterystykę techniczną danego typu pojazdu określoną w stosownej TSI;	N	-		
Art. 34 ust. 2b	nazwę producenta;	N	-		
Art. 34 ust. 2c	dady, okoliczności wydania kolejnych zezwoleń dla tego rodzaju pojazdu, w tym wszelkie ograniczenia lub cofnięcia zezwolenia, oraz nazwy państw członkowskich, które je wydały.	N	-		
Art. 34 ust. 3	W przypadku wydania, zmiany, zawieszenia lub cofnięcia przez państwo członkowskie zezwolenia dla typu, krajowy organ tego państwa członkowskiego niezwłocznie powiadamia o tym Agencję, tak aby mogła ona uaktualnić rejestr.	N	-		
Art. 34 ust. 4	Wspólne specyfikacje dla rejestru są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 29 ust. 3, i na podstawie projektu specyfikacji opracowanego przez Agencję. Projekt specyfikacji obejmuje: zawartość, format danych, architekturę funkcjonalną i techniczną, sposób prowadzenia, zasady wprowadzania danych i wglądu do nich.	N	-		
Art. 35 ust. 1	Każde państwo członkowskie zapewnia publikację i aktualizację rejestru infrastruktury na podstawie cyklicznych przeglądów, o których mowa w ust. 2. Rejestr taki wskazuje główne cechy każdego danego podsystemu lub części podsystemu (np. podstawowe parametry) oraz ich korelację z cechami określonymi w odpowiednich TSI. W tym celu każda TSI precyzyjnie wskazuje, jakie informacje muszą być zawarte w rejestrach infrastruktury.	T	Art. 1 pkt 21 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25g ust. 1-4 Ustawy o tk)	„Art. 25g.1. Zarządca prowadzi rejestr infrastruktury obejmujący zarządzaną przez niego infrastrukturę kolejową wchodzącą w skład systemu kolei, zawierający informacje dotyczący każdego podsystemu lub jego części, zgodnie z przyjętymi TSI. 2. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, zarządca udostępnia Prezesowi UTK, w formie elektronicznej. 3. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw transportu.	

	<p>4. W razie wejścia w życie przepisów Komisji Europejskiej dotyczących specyfikacji rejestru infrastruktury minister właściwy do spraw transportu, określi w drodze rozporządzenia:</p> <p>spół sposob prowadzenia rejestru infrastruktury przez zarządców, w tym sposob prowadzenia danych rejestrowych, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz wykreślenia z rejestru;</p> <p>wzór rejestru infrastruktury oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania.</p> <p>5. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 4, uwzględni się:</p> <p>wspólne wytyczne i ustalenia Komisji Europejskiej dotyczące rejestru infrastruktury;</p> <p>potrzebę zagwarantowania spójności pod względem zawartości danych i ich formatu z rejestrami prowadzonymi przez zarządców w innych państwach członkowskich UE.”;</p>			
Art. 35 ust. 2	<p>Agencja opracowuje projekt specyfikacji dotyczących tego rejestru, określających sposob przedstawienia danych i jego format, jak również przeglądy cykliczne i instrukcje stosowania z uwzględnieniem odpowiedniego okresu przejściowego dla infrastruktury dopuszczony do eksploatacji przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy. Komisja przyjmuje te specyfikacje zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 29 ust. 3.</p>	N	-	
Art. 36 ust. 1	<p>Agencja opracowuje, zgodnie z art. 3 i 12 rozporządzenia (WE) nr 881/2004, na podstawie informacji przekazanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 17 ust. 3 niniejszej dyrektywy, dokumentów technicznych i tekstów stosownych porozumień międzynarodowych, projekt systemu odniesienia dla przepisów technicznych zapewniających aktualny stopień interoperacyjności sieci i pojazdów, które zostaną objęte zakresem niniejszej dyrektywy. W razie stosownie do art. 1 niniejszej dyrektywy. W razie konieczności Komisja przyjmuje system odniesienia zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 29 ust. 3 niniejszej dyrektywy.</p>	N	-	
Art. 36 ust. 2	<p>Po przyjęciu tego systemu odniesienia państwa członkowskie informują Komisję o zamiarze przyjęcia</p>	N	-	

Art. 37	wszelkich przepisów krajowych lub realizacji na swym terytorium jakiegokolwiek projektu odbiegającego od sytemu odniesienia.	N	
Art. 38 ust. 1	Jakakolwiek decyzja podjeta na mocy niniejszej dyrektywy dotyczaca oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, kontroli podsystemów tworzących system kolei lub jakakolwiek decyzja podjeta na podstawie art. 7, 12, 14 i 19 szczegółowo określa przyczyny, na których się opiera. Strona zainteresowana zostaje o niej powiadomiona jak najszybciej, wraz ze wskazaniem środków zaradczych dostępnych na mocy obowiązującego ustawodawstwa w zainteresowanym państwie członkowskim oraz terminów obowiązujących w odniesieniu do stosowania powyższych środków zaradczych.	N	
Art. 38 ust. 2	Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do zapewnienia zgodności z art. 1 i 2, art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 2, 5, 6 i 8, art. 6 ust. 1, 2, 3, 9 i 10, art. 7, 8 i 9, art. 11 ust. 4 i 5, art. 12, art. 13 ust. 5, art. 15, 16 i 17, art. 18 ust. 1, 2, 4 i 5, art. 19 ust. 3, art. 20–27, art. 28 ust. 4 i 6, art. 32–35 oraz z załącznikami I–IX nie później niż dnia 19 lipca 2010 r. Niezwłocznie przedstawiają one Komisji teksty tych środków. Państwa członkowskie, przyjmując te środki, zamieszczają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Państwa członkowskie określają metody dokonywania takiego odniesienia. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w obszarze objętym niniejszą dyrektywą.	N	
Art. 39 ust. 1	Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrażania rozdziałów IV, V, VII i VIII niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Republiki Cypru i Republiki Malty, dopóki na ich terytorium nie powstanie system kolei. Niemniej jednak w momencie gdy jakikolwiek podmiot publiczny lub prywatny złoży oficjalny wniosek o pozwolenie na budowę linii kolejowej w celu jej eksploatacji przez jedno lub więcej przedsiębiorstw kolejowych, zainteresowane państwo członkowskie wprowadza prawodawstwo wdrażające rozdział V wymienne w akapicie pierwszym w terminie roku od otrzymania wniosku.	N	Co trzy lata, a po raz pierwszy dnia 19 lipca 2011 r.,

	Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące postępów poczynionych na drodze do osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei. Sprawozdanie takie zawiera również analizę przypadków określonych w art. 9.				
Art. 39 ust. 2	Do dnia 19 lipca 2013 r. Komisja publikuje sprawozdanie obejmujące analizę stosowania rozdziału V oraz poprawy wzajemnego uznawania pojazdów kolejowych we Wspólnocie wyrażonej w sensie długości i kosztów procedur, jakim poddawani są wnioskodawcy. W stosownych przypadkach sprawozdanie ocenia również wpływ różnych opcji na dalsze upraszczanie procedur dotyczących zezwolenia na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji. W takim przypadku analizuje się kilka opcji dotyczących współpracy między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa a Agencją.	N			
Art. 39 ust. 3	Agencja opracowuje oraz regulamie aktualizuje narzędzie gwarantujące sporządzenie, na wniosek państwa członkowskiego lub Komisji, tabeli poziomu interoperacyjności systemu kolei. Narzędzie to wykorzystuje informacje dostępne w rejestrach przewidzianych w art. 33, 34 i 35.	N			
Art. 40	Dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE uchyla się ze skutkiem od dnia 19 lipca 2010 r., bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego oraz stosowania tych dyrektyw. Odesłania do uchylonych dyrektyw traktuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy i odczytuje się je zgodnie z tabelą korelacji zamieszczoną w załączniku XI. Artykuł 14 dyrektywy 2004/49/WE uchyla się ze skutkiem od dnia 19 lipca 2008 r.	N			
Art. 41	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> .	N			
Art. 42	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N			
Załącznik I	ZAKRES STOSOWANIA 1. Trans europejski system kolei konwencjonalnej 1.1. Sieć Sieć transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej to sieć konwencjonalnych linii transeuropejskiej sieci transportowej określonej w decyzji nr 1692/96/WE. Do	T	Art. 1 pkt 3 lit j, art. 1 pkt 14 projektu ustawy o zmianie ustawy o		„26a) transeuropejski system kolei – sieć kolejowa określona w decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. UE L 204 z 05.08.2010, str. 1) oraz pojazdy kolejowe przeznaczone do poruszania się po tej sieci kolejowej;”

	<p>celów niniejszej dyrektywy sieć ta może zostać podzielona na następujące kategorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - linie przeznaczone dla ruchu pasażerskiego, - linie przeznaczone dla ruchu mieszanego (pasażerskiego i towarowego), - linie specjalnie wybudowane lub zmodernizowane na potrzeby przewozów towarowych, - pasażerskie węzły przesiadkowe, - towarowe centra logistyczne łącznie z terminalami intermodalnymi, - linie łączące powyższe elementy. <p>Sieć ta obejmuje systemy zarządzania ruchem, śledzenia i nawigacji; urządzenia techniczne do przetwarzania danych i telekomunikacji przeznaczone dla dalekobieżnych przewozów pasażerskich i towarowych na sieci, w celu zagwarantowania bezpiecznego i harmonijnego funkcjonowania sieci kolejowej i efektywnego zarządzania ruchem.</p> <p>1.2. <i>Pojazdy</i></p> <p>Trans europejski system kolei konwencjonalnej obejmuje wszystkie pojazdy, co do których jest możliwe, iż będą się one poruszać na całej lub na części trans europejskiej sieci kolei konwencjonalnej, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pociągi napędzane energią cieplną i elektryczne, - jednostki trakcyjne napędzane energią cieplną i elektryczne, - wagony pasażerskie, - wagony towarowe, w tym pojazdy przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych. <p>Włączone mogą zostać także ruchome urządzenia przeznaczone do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej.</p> <p>Każda z powyższych kategorii może być podzielona na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pojazdy do użytku międzynarodowego, - pojazdy do użytku krajowego. <p>2. Trans europejski system kolei dużych prędkości</p> <p>2.1. <i>Sieć</i></p> <p>Sieć trans europejskiego systemu kolei dużych prędkości to sieć linii dużych prędkości trans europejskiej sieci transportowej określonej w decyzji nr 1692/96/WE.</p> <p>Linie kolei dużych prędkości obejmują:</p> <ul style="list-style-type: none"> - specjalnie wybudowane linie dużych prędkości, przeznaczone generalnie dla prędkości równych lub przekraczających 250 km/h, - specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości 	<p>transporcie kolejowym (Art. 4 pkt 26a, art. 25a ust. 4 i 5, Ustawy o tk)</p>	<p>4. Zarządca dokonujący budowy, modernizacji lub odnowienia na linii kolejowej o znaczeniu państwowym obowiązany jest do uzyskania od Prezesa UTK zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z postanowieniami TSI, z uwzględnieniem art. 25f.</p> <p>5. Zarządca dokonujący budowy, modernizacji lub odnowienia na linii kolejowej niebędącej linią kolejową o znaczeniu państwowym może wnioskować do Prezesa UTK o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z postanowieniami TSI, z uwzględnieniem art. 25f.</p>
--	--	---	--

przeznaczone dla prędkości rzędu 200 km/h,
- specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości, posiadające szczególne cechy będące rezultatem uwarunkowań związanych z topografią, rzeźbą terenu i urbanistycznych, na których to liniach prędkość musi być dostosowywana do każdego przypadku. Niemiejsza kategoria obejmuje również linie łączące sieci dużych prędkości oraz sieci konwencjonalne, linie przebiegające przez dworce, dostęp do terminali, lokomotywni itp., z których korzysta tabor dużych prędkości poruszający się z prędkością konwencjonalną. Sieć ta obejmuje systemy zarządzania ruchem, śledzenia i nawigacji: teleinformatyczne urządzenia techniczne przeznaczone do usług na tych liniach, służące zagwarantowaniu bezpiecznego i harmonijnego funkcjonowania sieci i efektywnego zarządzania ruchem.

2.2. *Pojazdy*

Trans europejski system kolei dużych prędkości obejmuje pojazdy zaprojektowane do poruszania się:

- z prędkością co najmniej 250 km/h na liniach specjalnie wybudowanych dla dużych prędkości, a umożliwiających przejazd z prędkością przekraczającą 300 km/h w odpowiednich okolicznościach, albo
- z prędkością rzędu 200 km/h na liniach wymienionych w sekcji 2.1, jeżeli jest to zgodne z poziomem parametrów tych linii.

Ponadto pojazdy zaprojektowane do poruszania się z maksymalną prędkością niższą niż 200 km/h, które prawdopodobnie będą się poruszać na całej lub na części transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości, jeżeli jest to zgodne z poziomem parametrów tych linii, spełniają wymagania zapewniające ich bezpieczną eksploatację na tej sieci. W tym celu TSI dla pojazdów konwencjonalnych określają również wymagania bezpiecznej eksploatacji pojazdów konwencjonalnych w sieciach dużych prędkości.

3. *Zgodność systemu kolei*

Jakość usług kolejowych w Europie zależy między innymi od doskonałej zgodności charakterystyk sieci (w najszerszym ujęciu, tj. nieruchomych elementów wszystkich podsystemów, których to dotyczy) i charakterystyk pojazdów (łącznie z pokładowymi elementami wszystkich podsystemów, których to dotyczy). Poziom osiągiągów, bezpieczeństwo, jakość

<p>Załącznik II</p>	<p>usług i koszty zależą od tej zgodności.</p> <p>4. Rozszerzenie zakresu</p> <p>4.1. <i>Podkategorie sieci i pojazdów</i></p> <p>Zakres stosowania TSI stopniowo rozciąga się na cały system kolei, o którym mowa w art. 1 ust. 4. W celu zapewnienia interoperacyjności w sposób efektywny kosztowo w razie potrzeby będą opracowane dalsze podkategorie dla wszystkich kategorii sieci i pojazdów wspomnianych w niniejszym załączniku. W razie konieczności specyfikacje funkcjonalne i techniczne, wspomniane w art. 5 ust. 3, mogą różnić się w zależności od podkategorii.</p> <p>4.2. <i>Uzasadnienia kosztów</i></p> <p>Analiza koszty-korzyści dla proponowanych środków będzie uwzględniała m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - koszt proponowanych środków, - korzyści dla interoperacyjności płynące z rozszerzenia zakresu konkretnych podkategorii sieci i pojazdów, - obniżenie kosztów kapitałowych i opłat dzięki efektowi skali i lepszemu wykorzystaniu pojazdów, - obniżenie kosztów inwestycji i utrzymania/eksploatacji dzięki wzrostowi konkurencji pomiędzy producentami a przedsiębiorstwami zajmującymi się utrzymaniem, - korzyści dla środowiska naturalnego wynikające z technicznych udoskonaleń systemu kolejowego, - poprawę bezpieczeństwa eksploatacji. <p>Ponadto ocena ta będzie wskazywać prawdopodobny wpływ na wszystkie zaangażowane przedsiębiorstwa i podmioty gospodarcze.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 14 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25a ust. 2 i 3 Ustawy o tk)</p>	
	<p>PODSYSTEMY</p> <p>1. Wykaz podsystemów</p> <p>Do celów niniejszej dyrektywy system stanowiący system kolei może zostać podzielony na następujące podsystemy:</p> <p>a) strukturalne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - infrastruktura, - energia, - sterowanie, - tabor; <p>b) eksploatacyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ruch kolejowy, - utrzymanie, - aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych. 		<p>2. System kolei dzieli się na podsystemy o nazwach:</p> <p>strukturalne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) infrastruktura, b) energia, c) sterowanie, d) tabor; <p>funkcjonalne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ruch kolejowy, b) utrzymanie, 	

<p>2. Opis podsystemów</p> <p>Dla każdego podsystemu lub części podsystemu Agencja proponuje wykaz składników i aspektów dotyczących interoperacyjności w czasie sporządzania projektu odpowiednich TSI. Bez wcześniejszej oceny wyboru aspektów i składników odnoszących się do interoperacyjności lub kolejności, w jakiej podlegać będą one TSI, podsystemy obejmować będą w szczególności:</p> <p>2.1. <i>Infrastrukturę</i></p> <p>Tory, rozjazdy, obiekty inżynieryjne (mosty, tunele itd.), infrastrukturę towarzyszącą na stacjach (perony, strefy dostępu, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się itd.), urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne.</p> <p>2.2. <i>Energię</i></p> <p>System elektryfikacji, w tym linie napowietrzne, i znajdującą się na pokładzie pojazdu część urządzeń służących do mierzenia zużycia energii elektrycznej.</p> <p>2.3. <i>Sterowanie</i></p> <p>Wszelkie urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci.</p> <p>2.4. <i>Ruch kolejowy</i></p> <p>Procedury i związane z nimi urządzenia umożliwiające spójne funkcjonowanie różnych podsystemów strukturalnych, zarówno w czasie normalnego, jak i pogorszonego funkcjonowania, w tym w szczególności: przygotowanie składu i prowadzenie pociągu, planowanie i zarządzanie ruchem. Kwalifikacje zawodowe, jakie mogą być wymagane do realizacji usług transgranicznych.</p> <p>2.5. <i>Aplikacje telematyczne</i></p> <p>Zgodnie z załącznikiem I podsystem ten obejmuje dwa elementy:</p> <p>a) aplikacje dla usług pasażerskich, w tym systemy informowania pasażerów przed i w czasie podróży, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem oraz zarządzanie połączeniami między pociągami oraz z innymi środkami transportu;</p> <p>b) aplikacje dla usług towarowych, w tym systemy informowania (monitorowanie ładunków i pociągów w czasie rzeczywistym), systemy zestawiania i przydziału, systemy rezerwacji, płatności i fakturowania, zarządzanie połączeniami z innymi środkami transportu</p>	<p>c) aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych.</p> <p>3. Podsystemy obejmują:</p> <p>infrastruktura: tory, rozjazdy, obiekty inżynieryjne, w tym mosty, tunele, przepusty, infrastrukturę towarzyszącą na stacjach, w tym perony i strefy dostępu z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się oraz urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne;</p> <p>energia: system zasilania w energię elektryczną, w tym linie napowietrzne i znajdującą się na pokładzie pojazdu kolejowego część urządzeń służących do mierzenia zużycia energii elektrycznej;</p> <p>sterowanie: urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci kolejowej, wraz z urządzeniami do zapewnienia komunikacji i oprogramowaniem urządzeń sterowania;</p> <p>tabor: struktura pojazdu kolejowego, systemy sterowania wyposażeniem pociągów wraz z oprogramowaniem, odbieraki prądu, elementy trakcyjne i przetwarzania energii, elementy hamowania, sprzęgi i urządzenia biegowe, w tym wózki, osie oraz zawieszania, oraz drzwi, interfejsy pomiędzy pojazdem kolejowym a człowiekiem, w tym drużyną trakcyjną, personelem pokładowym i pasażerami, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się, a także pasywne i aktywne urządzenia bezpieczeństwa oraz wyposażenie medyczne pierwszej pomocy;</p> <p>ruch kolejowy: procedury i związane z nimi urządzenia umożliwiające spójne funkcjonowanie różnych podsystemów strukturalnych, zarówno w czasie normalnego, jak i pogorszonego funkcjonowania, w tym przygotowanie składu i prowadzenie pociągu, planowanie i zarządzanie ruchem oraz kwalifikacje zawodowe wymagane do realizacji usług transgranicznych;</p> <p>utrzymanie: procedury, urządzenia towarzyszące, terminale, centra logistyczne dla prac związanych z utrzymaniem oraz rezerwy umożliwiające obowiązkowe utrzymanie korygujące i prewencyjne celem zapewnienia interoperacyjności systemu kolei oraz wymaganej wydajności;</p> <p>aplikacje telematyczne:</p>
---	--

<p>Załącznik III</p>	<p>oraz sporządzanie elektronicznych dokumentów towarzyszących.</p> <p>2.6. <i>Tabor</i></p> <p>Struktura, systemy sterowania dla wszelkiego wyposażenia pociągów, odbieraki prądu, elementy trakcyjne i przetwarzania energii, elementy hamowania, sprzęgi i urządzenia biegowe (wózki, osie itd.) oraz zawieszania, drzwi, interfejsy człowiek/maszyna (maszynista, personel pokładowy i pasażerowie, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się), pasywny i aktywny urządzenie bezpieczeństwa oraz wyposażenie na potrzeby zdrowotne pasażerów i personelu pokładowego.</p> <p>2.7. <i>Utrzymanie</i></p> <p>Procedury, urządzenia towarzyszące, centra logistyczne dla prac związanych z utrzymaniem oraz rezerwy umożliwiający obowiązkowe utrzymanie korygujące i prewencyjne celem zapewnienia interoperacyjności systemu kolejowego oraz wymaganej wydajności.</p> <p>ZASADNICZE WYMAGANIA</p> <p>1. Wymagania ogólne</p> <p>1.1. <i>Bezpieczeństwo</i></p> <p>1.1.1. Projektowanie, budowa lub montaż, utrzymywanie i monitorowanie składników kluczowych dla bezpieczeństwa, a zwłaszcza składników dotyczących ruchu pociągów, muszą gwarantować bezpieczeństwo na poziomie odpowiadającym celom określonym dla sieci, w tym w szczególności trudnych warunkach</p> <p>1.1.2. Parametry dotyczące styku koło/szyna muszą spełniać wymogi w zakresie stabilności wymagane celem zagwarantowania bezpiecznego przejazdu przy maksymalnej dozwolonej prędkości. Parametry układu hamulcowego muszą gwarantować, że możliwe jest zatrzymanie pociągu na danej drodze hamowania przy maksymalnej dozwolonej prędkości.</p> <p>1.1.3. Stosowane składniki muszą być odporne na wszelkie normalne i nadzwyczajne obciążenia, jakie zostały określone w okresie ich użytkowania. Wpływ wszelkich przypadkowych awarii na bezpieczeństwo musi zostać ograniczony przy użyciu właściwych środków.</p> <p>1.1.4. Projekt instalacji stałych i taboru oraz wybór użytych materiałów muszą być skoncentrowane na ograniczeniu wywołania, rozprzestrzeniania oraz</p>	<p>T</p>	<p>a) aplikacje dla usług pasażerskich – w tym systemy informowania pasażerów przed i w czasie podróży, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem oraz zarządzanie połączeniami między pociągami oraz z innymi środkami transportu, wraz z oprogramowaniem systemów informatycznych i komunikacyjnych,</p> <p>b) aplikacje dla usług towarowych – w tym systemy informowania (monitorowanie ładunków i pociągów w czasie rzeczywistym), systemy zestawiania i przydziału, systemy rezerwacji, płatności i fakturowania, zarządzanie połączeniami z innymi środkami transportu oraz sporządzanie elektronicznych dokumentów towarzyszących, wraz z oprogramowaniem systemów informatycznych i komunikacyjnych.</p>	
		<p>Art. 1 pkt 2 lit o projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 4 pkt 32 Ustawy o tk)</p>	<p>32) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei – wymagania określone w dyrektywie w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei dla zapewnienia interoperacyjności systemu kolei;</p>	

skutków ognia i dymu w przypadku pożaru.

1.1.5. Wszelkie urządzenia przeznaczone do obsługi przez użytkowników muszą być tak zaprojektowane, aby nie szkodzić bezpiecznemu funkcjonowaniu urządzeń lub zdrowiu bądź bezpieczeństwu użytkowników przy ich przewidywanym użyciu, jednakże nie w sposób niezgodny z zamieszczonymi na nich instrukcjami.

1.2. *Niezawodność i dostępność*

Monitorowanie i konserwacja nieruchomości i ruchomych elementów uczestniczących w ruchu pociągów muszą być zorganizowane, przeprowadzane i określone ilościowo w taki sposób, aby utrzymać ich funkcjonowanie w zamierzonych warunkach.

1.3. *Zdrowie*

1.3.1. W pociągach oraz infrastrukturze kolejowej nie wolno używać materiałów mogących, z powodu sposobu ich użycia, stanowić zagrożenie dla zdrowia osób mających do nich dostęp.

1.3.2. Materiały takie muszą być wybierane, stosowane i używane tak, aby ograniczać emisję szkodliwych lub groźnych spalin lub gazów, w szczególności w przypadku pożaru.

1.4. *Ochrona środowiska naturalnego*

1.4.1. Wpływ, jaki na środowisko ma utworzenie i funkcjonowanie systemu kolei, musi zostać oceniony i uwzględniony na etapie projektowania systemu zgodnie z obowiązującymi przepisami wspólnotowymi.

1.4.2. Materiały wykorzystywane w pociągach i infrastrukturze muszą uniemożliwiać emisję spalin lub gazów, które są szkodliwe lub groźne dla środowiska, w szczególności w przypadku pożaru.

1.4.3. Tabor oraz systemy dostaw energii muszą być zaprojektowane i wykonane w sposób gwarantujący ich kompatybilność elektromagnetyczną z instalacjami, urządzeniami i sieciami publicznymi lub prywatnymi, z którymi mogą się wzajemnie zakłócać.

1.4.4. Funkcjonowanie systemu kolei musi opierać się na przestrzeganiu istniejących przepisów w zakresie poziomu hałasu.

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

	<p>utrzymaniu.</p> <p>1.5. <i>Zgodność techniczna</i> Parametry techniczne infrastruktury oraz instalacji stałych muszą być zgodne wzajemnie oraz z pociągami kursującymi po tym systemie kolei. W przypadku trudności w osiągnięciu zgodności tych parametrów na niektórych odcinkach sieci mogą zostać wprowadzone rozwiązania tymczasowe zapewnijające ich przyszłą zgodność.</p> <p>2. <i>Szczególne wymagania dla każdego z podsystemów</i></p> <p>2.1. <i>Infrastruktura</i></p> <p>2.1.1. <i>Bezpieczeństwo</i> Należy podjąć odpowiednie kroki celem zapobieżenia dostępowi lub niepożądanym włamaniom do instalacji. Należy podjąć kroki w celu ograniczenia zagrożenia dla osób narazonych, w szczególności w chwili przejazdu pociągu przez stację. Infrastruktura ogólnie dostępna musi być zaprojektowana i wykonana w taki sposób, aby ograniczyć wszelkie ryzyko związane z bezpieczeństwem ludzi (stabilność, pożar, dostęp, ewakuacja, perony itd.). Należy ustanowić właściwe przepisy celem uwzględnienia szczególnych warunków bezpieczeństwa w bardzo długich tunelach i na wiaduktach.</p> <p>2.2. <i>Energia</i></p> <p>2.2.1. <i>Bezpieczeństwo</i> Funkcjonowanie systemów dostaw energii nie może szkodzić bezpieczeństwu pociągów lub ludzi (użytkowników, obsługi, osób mieszkających w pobliżu torowiska oraz osób trzecich).</p> <p>2.2.2. <i>Ochrona środowiska naturalnego</i> Funkcjonowanie systemów dostaw energii elektrycznej i ciepłej nie może szkodzić środowisku naturalnemu ponad określone limity.</p> <p>2.2.3. <i>Zgodność techniczna</i> Systemy dostaw energii elektrycznej/ciepłej muszą: - umożliwiać osiągnięcie przez pociągi określonego stopnia wydajności, - w przypadku systemu dostaw energii elektrycznej być zgodny z urządzeniami zamontowanymi w pociągach.</p> <p>2.3. <i>Sterowanie</i></p> <p>2.3.1. <i>Bezpieczeństwo</i> Instalacje oraz procedury wykorzystywane w zakresie sterowania muszą umożliwiać przejazd pociągów na poziomie bezpieczeństwa odpowiadającym założeniom</p>			
--	---	--	--	--

określonym dla sieci. Systemy sterowania powinny w sposób ciągły zapewniać bezpieczny przejazd pociągów posiadających zezwolenie na jazdę również w przypadkach awarii.

2.3.2. Zgodność techniczna

Wszelka nowa infrastruktura oraz nowy tabor wytworzony lub zaprojektowany po przyjęciu zgodnych systemów sterowania muszą być dostosowane do korzystania z tych systemów. Urządzenia w zakresie sterowania zainstalowane w kabinie maszynisty muszą umożliwiać normalne funkcjonowanie, w szczególnych warunkach, w całym systemie kolei.

2.4. Tabor

2.4.1. Bezpieczeństwo

Struktura taboru i połączeń między pojazdami muszą być zaprojektowane tak, aby chronić pasażerów i kabiny maszynistów w przypadku kolizji lub wykolejenia. Urządzenia elektryczne nie mogą szkodzić bezpieczeństwu i funkcjonowaniu instalacji sterowania. Techniki hamowania oraz wywierany nacisk muszą być zgodne z projektem toru, obiektów inżynierskich oraz systemów sygnalizacji.

Należy podjąć kroki celem uniemożliwienia dostępu do elementów pod napięciem, tak aby nie narażać bezpieczeństwa ludzi. W przypadku niebezpieczeństwa urządzenia muszą umożliwiać pasażerom poinformowanie o nim maszynisty, a obsłudze towarzyszącej kontakt z maszynistą. Drzwi zewnętrzne muszą być wyposażone w system otwierania i zamykania gwarantujący bezpieczeństwo pasażerów.

Pociąg musi posiadać oznaczone wyjścia bezpieczeństwa. Należy stworzyć właściwe przepisy celem uwzględnienia szczególnych warunków bezpieczeństwa w bardzo długich tunelach. Na pokładzie pociągów obowiązkowy jest system oświetlenia awaryjnego o wystarczającym natężeniu i czasie funkcjonowania. Pociągi muszą być wyposażone w system komunikacji publicznej stanowiący środek informowania pasażerów przez personel pokładowy.

2.4.2. Niezawodność i dostępność Istotne urządzenia, urządzenia biegowe, trakcyjne i hamujące oraz system sterowania muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby umożliwić dalszy bieg pociągu, szczególnie w sytuacjach awarii, bez negatywnych skutków dla urządzeń działających sprawnie.

	<p>2.4.3. Zgodność techniczna Urządzenia elektryczne muszą wykazywać zgodność z funkcjonowaniem instalacji sterowania. W przypadku trakcji elektrycznej parametry urządzeń odbierających prąd muszą umożliwiać przejazd pociągów w ramach systemów dostaw energii dla systemu kolei. Cechy taboru muszą pozwalać na prowadzenie przewozów na każdej linii, na której zamierza się go eksploatować, z uwzględnieniem warunków klimatycznych.</p> <p>2.4.4. Urządzenia nadzoru Pociągi muszą być wyposażone w urządzenia zapisujące dane. Dane zbierane przez te urządzenia i przetwarzanie informacji muszą być zharmonizowane.</p> <p>2.5. <i>Utrzymanie</i></p> <p>2.5.1. Zdrowie i bezpieczeństwo Instalacje techniczne oraz procedury używane w centrach muszą zapewniać bezpieczne funkcjonowanie podsystemu i nie stanowić zagrożenia dla zdrowia lub bezpieczeństwa.</p> <p>2.5.2. Ochrona środowiska naturalnego Instalacje techniczne oraz procedury używane w centrach utrzymania nie mogą wykraczać poza dopuszczalne poziomy uciążliwości w odniesieniu do otaczającego środowiska.</p> <p>2.5.3. Zgodność techniczna Instalacje związane z utrzymaniem taboru muszą zapewniać funkcjonowanie gwarantujące obsłudze bezpieczeństwo, zdrowie i łatwość obsługi całego taboru, na potrzeby którego zostały zaprojektowane.</p> <p>2.6. <i>Ruch kolejowy</i></p> <p>2.6.1. Bezpieczeństwo Dostosowanie zasad eksploatacji sieci i kwalifikacji maszynistów oraz personelu pokładowego i personelu w centrach kontrolnych musi zapewniać bezpieczne funkcjonowanie sieci, przy uwzględnieniu różnych wymogów dla usług transgranicznych i krajowych. Działania i przerwy związane z utrzymaniem, wyszkolenie i kwalifikacje personelu odpowiedzialnego za utrzymanie i centrum kontrolnego oraz system zapewnienia jakości stworzony przez zainteresowanych operatorów w centrach kontroli i utrzymania muszą gwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa.</p> <p>2.6.2. Niezawodność i dostępność Działania podczas prac i okresy pomiędzy pracami związanymi z utrzymaniem, wyszkolenie i kwalifikacje</p>		
--	--	--	--

<p>personelu odpowiedzialnego za utrzymanie i obsługującego centrum kontrolne oraz system zapewnienia jakości stworzony przez zainteresowanych operatorów w centrach kontroli i utrzymania muszą gwarantować wysoki poziom niezawodności i dostępności systemu.</p> <p>2.6.3. Zgodność techniczna</p> <p>Dostosowanie zasad eksploatacji sieci i kwalifikacji maszynistów oraz personelu pokładowego i personelu zarządzającego ruchem musi zapewniać wydajność eksploatacyjną systemu kolei, przy uwzględnieniu różnych wymogów dla usług transgranicznych i krajowych.</p> <p>2.7. <i>Aplikacje telematyczne dla przewoźców pasażerskich i dla przewoźców towarowych</i></p> <p>2.7.1. Zgodność techniczna</p> <p>Zasadnicze wymogi dla aplikacji telematycznych gwarantują minimalny poziom jakości usług dla pasażerów i przewoźników towarów, w szczególności w zakresie zgodności technicznej. Należy podjąć działania zapewniające:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rozwój baz danych, oprogramowania i protokołów transmisji danych w sposób pozwalający na maksymalną wzajemną wymianę danych między różnymi aplikacjami i operatorami, z wyłączeniem poufnych danych handlowych, - łatwy dostęp użytkownika do informacji. <p>2.7.2. Niezawodność i dostępność</p> <p>Sposoby użytkowania, zarządzania, aktualizacji oraz utrzymania tych baz danych, oprogramowania i protokołów transmisji danych muszą zapewnić wydajność tych systemów oraz jakość usług.</p> <p>2.7.3. Zdrowie</p> <p>Plaszczyzny współpracy między tymi systemami a użytkownikami muszą być zgodne z minimalnymi zasadami ergonomii i ochrony zdrowia.</p> <p>2.7.4. Bezpieczeństwo</p> <p>Zapewniony zostać musi odpowiedni poziom uczciwości i niezawodności w zakresie gromadzenia i przekazywania informacji dotyczących bezpieczeństwa.</p>				<p>4. Podmioty, o których mowa w art. 25cb ust. 3 i art. 25cc ust. 8, są obowiązane przechowywać dokumentację techniczną dotyczącą podsystemu i składnika interoperacyjności oraz przebiegu i wyników dokonanej oceny zgodności przez cały</p>
<p>DEKLARACJA WE ZGODNOŚCI I PRZYDATNOŚCI DO STOSOWANIA SKŁADNIKÓW INTEROPERACYJNOŚCI</p> <p>1. Składniki interoperacyjności</p> <p>Deklaracja WE ma zastosowanie do składników</p>	<p>I</p>	<p>Art. 1 pkt 17 i art. 1 pkt 30 projektu ustawy o zmianie</p>		
<p>Załącznik IV</p>				

<p>interoperacyjności bezpośrednio wpływających na interoperacyjność systemu kolei, o której mowa w art. 3. Takimi składnikami interoperacyjności mogą być:</p> <p>1.1. <i>Składniki wielofunkcyjne</i></p> <p>To są składniki, które nie są specyficzne dla systemu kolejowego i które jako takie mogą być używane w innych obszarach.</p> <p>1.2. <i>Składniki wielofunkcyjne o cechach szczególnych</i></p> <p>Są to składniki, które nie są specyficzne dla systemu kolejowego, ale muszą wykazywać konkretny poziom wydajności, kiedy są wykorzystywane na potrzeby kolei.</p> <p>1.3. <i>Składniki szczególne</i></p> <p>Są to składniki, które są szczególne dla zastosowań na potrzeby kolei.</p> <p>2. Zakres obowiązywania</p> <p>Deklaracja WE obejmuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ocenę, dokonaną przez jednostkę notyfikowaną lub jednostki notyfikowane, wewnętrznej zgodności składnika interoperacyjności, rozpatrywanego indywidualnie, z specyfikacjami technicznymi, jakie mają zostać spełnione, - lub ocenę/osąd, wydaną lub wydany przez jednostkę notyfikowaną lub jednostki notyfikowane, przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, rozpatrywanego w swym środowisku kolejowym oraz, w szczególności w przypadkach, gdy chodzi o interfejsy, w odniesieniu do specyfikacji technicznych, w szczególności tych o charakterze funkcjonalnym, jakie mają podlegać przeglądowi. <p>Procedury oceny realizowane przez jednostki notyfikowane na etapie projektowania i wykonywania opierać się będą na modułach określonych w decyzji 93/465/EWG, zgodnie z warunkami określonymi w TSI.</p> <p>3. Treść deklaracji WE</p> <p>Deklaracje zgodności WE lub przydatności do stosowania oraz dokumentacja towarzysząca muszą być oznaczone datą i podpisane.</p> <p>Deklaracja taka musi być napisana w tym samym języku, w jakim napisane są instrukcje, i musi zawierać:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nazwę i adres producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium Wspólnoty (wraz z nazwą handlową oraz pełnym adresem, w przypadku upoważnionego przedstawiciela 	<p>ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25ca ust. 4, 7 i 8, art 25cc, art 25ta ust.1 pkt 4 Ustawy o tk)</p>	<p>okres eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności.</p> <p>7. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający dołącza dokumentację związaną z oceną zgodności do deklaracji weryfikacji WE podsystemu, którą przesyła Prezesowi UTK oraz właściwemu organowi każdego państwa członkowskiego UE, które o to wystąpi.</p> <p>8. Dokumentację i korespondencję związaną z oceną zgodności przedstawianą Prezesowi UTK sporządza się w języku polskim.</p> <p>Art. 25cc. 1. Składniki interoperacyjności muszą spełniać następujące wymagania:</p> <p>są dopuszczone do eksploatacji, w przypadku gdy umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;</p> <p>są użytkowane na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania oraz są odpowiednio zamontowane i utrzymywane;</p> <p>posiadają deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 25t.</p> <p>2. Prezes UTK nie może:</p> <p>zakazywać, ograniczać lub utrudniać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dopuszczenia do eksploatacji składników interoperacyjności tworzących interoperacyjny system kolei, które spełniają zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei;</p> <p>wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone jako część procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.</p> <p>3. W celu wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności stosuje się przepisy określone w TSI.</p> <p>4. Na wniosek producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, notyfikowana jednostka certyfikująca dokonuje</p>
--	---	---

	<p>podać również nazwę handlową producenta),</p> <ul style="list-style-type: none"> - opis składnika interoperacyjności (marka, rodzaj itd.), - opis procedury przyjętej w pracy nad deklaracją zgodności lub przydatności do stosowania (art. 13), - wszystkie odpowiednie opisy, których warunki zostały spełnione przez składnik interoperacyjności oraz, w szczególności, warunki jego użytkowania, - nazwę i adres jednostki notyfikowanej lub jednostek notyfikowanych, zaangażowanych w przestrzeganie procedury w odniesieniu do zgodności lub przydatności do stosowania, oraz datę przeglądu na potrzeby certyfikatu, w razie konieczności wraz z czasem obowiązywania i warunkami ważności certyfikatu, - w razie konieczności odniesienie do specyfikacji europejskich, - tożsamość sygnatariusza upoważnionego do zaciągnięcia zobowiązań w imieniu producenta lub upoważnionego przedstawiciela producenta mającego siedzibę na terytorium Wspólnoty. 	<p>oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, z zastrzeżeniem ust. 14. Ocena ta dokonywana jest na podstawie TSI odpowiadającej podsystemowi, do którego należy składnik.</p> <p>5. Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności stwierdza, że składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei określone w TSI lub specyfikacjach europejskich. W przypadku składnika interoperacyjności będącego przedmiotem innych przepisów Unii Europejskiej obejmujących swoim zakresem zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla składników interoperacyjności, deklaracja ta spełnia również wymagania określone w tych przepisach.</p> <p>6. W przypadku gdy producent albo jego upoważniony przedstawiciel nie wystawi deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, obowiązek ten spoczywa na podmiocie wprowadzającym składnik interoperacyjności na rynek. Te same obowiązki spoczywają również na każdym podmiocie, który łączy składniki interoperacyjności różnego pochodzenia lub wytwarza je na swoje własne potrzeby.</p> <p>7. Po dokonaniu pozytywnej oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności producentowi albo jego upoważnionemu przedstawicielowi. Na podstawie tego certyfikatu wystawia się deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.</p> <p>8. Producent składnika interoperacyjności albo jego upoważniony przedstawiciel albo podmiot wprowadzający składnik interoperacyjności na rynek obowiązani są przekazywać Prezesowi UTK deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności przed wprowadzeniem go do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>9. W przypadku gdy składnik interoperacyjności posiadający deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Prezes UTK</p>
--	---	---

	<p>zawiesza certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz powiadamia o tym Komisję Europejską i inne państwa członkowskie UE.</p> <p>10. W przypadku gdy składnik interoperacyjności objęty deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności i wprowadzony na rynek nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Prezes UTK, w drodze decyzji:</p> <p>ogranicza obszar jego stosowania, lub</p> <p>zakazuje jego wykorzystania, lub</p> <p>nakazuje wycofanie go z rynku.</p> <p>11. Jeżeli Prezes UTK, biorąc pod uwagę zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, stwierdzi, w drodze decyzji, iż deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności została niewłaściwie sporządzona, producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium Unii Europejskiej albo podmiot wprowadzający go na rynek obowiązany jest do doprowadzenia do zgodności składnika interoperacyjności z TSI oraz zaprzestania naruszenia na warunkach określonych przez Prezesa UTK.</p> <p>12. W przypadku gdy naruszenie, o którym mowa w ust. 11, nie zostało usunięte, Prezes UTK, w drodze decyzji:</p> <p>ogranicza lub zakazuje wprowadzania danego składnika interoperacyjności na rynek, lub</p> <p>nakazuje wycofanie go z rynku.</p> <p>13. W przypadkach, o których mowa w ust. 10 i 12, Prezes UTK powiadamia niezwłocznie Komisję Europejską o zastosowanych środkach i podaje powody swojej decyzji, stwierdzając w szczególności, czy niezgodność ta jest spowodowana:</p> <p>brakiem możliwości spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;</p> <p>nieprawidłowym zastosowaniem specyfikacji europejskich, jeśli były one zastosowane;</p> <p>nieadekwatnością specyfikacji europejskich.</p> <p>14. Procedura oceny zgodności, o której mowa w ust. 4, nie jest przeprowadzana w przypadku części zamiennych do</p>
--	---

	<p>podsystemów dopuszczonych do eksploatacji w dniu wejścia w życie TSI.”;</p> <p>„Art. 25ta. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei:</p> <p>procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;</p>			
	<p>Art. 25cb. 1. Notyfikowana jednostka certyfikująca dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.</p> <p>2. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego, notyfikowana jednostka certyfikująca, na podstawie TSI dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.</p> <p>3. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający są obowiązani przekazać Prezesowi UTK informacje o wszczęciu procedury weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei w terminie 14 dni od dnia podpisania umowy z jednostką notyfikowaną.</p> <p>4. Notyfikowana jednostka certyfikująca przeprowadza weryfikację WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, obejmującą również interfejsy danego podsystemu z systemem do którego zostaje on włączony na etapie:</p> <p>projektowania, budowy, końcowych prób podsystemu</p> <p>– w oparciu o informacje zawarte w TSI oraz w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji.</p> <p>5. Na wniosek producenta podsystemu albo jego</p>	<p>Art. 1 pkt 17 i art. 1 pkt 30 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25cb, 25cc i art 25ta ust.1 pkt 3 Ustawy o tk)</p>	<p>T</p> <p>WE</p> <p>DEKLARACJA WERYFIKACJI PODSYSTEMÓW</p> <p>Deklaracja weryfikacji WE oraz dokumentacja towarzysząca muszą być oznaczone datą i podpisane. Deklaracja musi być napisana w tym samym języku, w jakim napisana jest dokumentacja techniczna, i musi zawierać:</p> <ul style="list-style-type: none"> - odniesienie do dyrektywy, - nazwę i adres podmiotu zamawiającego lub producenta, lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego swą siedzibę na terytorium Wspólnoty (wraz z nazwą handlową oraz pełnym adresem, w przypadku upoważnionego przedstawiciela także nazwą handlową podmiotu zamawiającego lub producenta), - krótki opis podsystemu, - nazwę i adres jednostki notyfikowanej, która przeprowadziła weryfikację WE, określoną w art. 18, - odniesienie do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej, - wszelkie odpowiednie tymczasowe lub ostateczne przepisy, jakim podlegają podsystemy oraz, w szczególności, gdzie jest to właściwe, wszelkie ograniczenia lub warunki eksploatacji. - jeśli tymczasowa: okres ważności deklaracji WE, - tożsamość sygnatariusza. 	

upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego, po dokonaniu wstępnej pozytywnej oceny zgodności podsystemu, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu odpowiednio na etapie projektowania lub na etapie budowy.

6. W procedurze weryfikacji WE podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca uwzględni pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu i sprawdza:

zgodność podsystemu z projektem i pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu dla etapu projektowania i dla etapu budowy - jeżeli producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystąpił do notyfikowanej jednostki certyfikującej o ich wystawienie dla obu tych etapów, lub

zgodność podsystemu z projektem i pośrednim certyfikatem weryfikacji WE podsystemu dla etapu projektowania - jeżeli producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystąpił do notyfikowanej jednostki certyfikującej o wystawienie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu tylko dla etapu projektowania;

czy certyfikaty, o których mowa w pkt 1 i 2, uwzględniają wymagania TSI oraz dokonuje oceny elementów projektu i budowy nieuwzględnionych w tych certyfikatach;

zgodność całego podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 25t;

kompletność i poprawność deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności wraz z kopiami certyfikatów WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności dla wszystkich składników interoperacyjności zastosowanych w podsystemie;

kompletność i poprawność świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, o których mowa w art. 23 ust. 1 pkt 1.

7. Po dokonaniu pozytywnej końcowej oceny zgodności

podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat weryfikacji WE podsystemu na bazie którego, producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystawia deklarację weryfikacji WE podsystemu, którą załącza do wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.

8. Notyfikowana jednostka certyfikująca może wydać certyfikat weryfikacji WE podsystemu dla serii podsystemów lub pewnych części tych podsystemów, tylko w przypadku, gdy zezwala na to TSI.

9. Do deklaracji weryfikacji WE podsystemu dołącza się dokumentację techniczną, za zebranie której jest odpowiedzialna notyfikowana jednostka certyfikująca. Zakres tej dokumentacji obejmuje w szczególności:

dokumenty określające cechy charakterystyczne podsystemu, w tym:

a) dla infrastruktury: plany inżynieryjno – konstrukcyjne, protokoły odbioru z prac ziemnych i uzbrojenia terenu, sprawozdania z testów i kontroli, o których mowa w TSI oraz przepisach wydanych na podstawie art. 25t,

b) dla innych podsystemów: ogólne i szczegółowe rysunki wykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki, instrukcje obsługi i utrzymania;

wykaz składników interoperacyjności zawartych w podsystemie, określonych na podstawie przepisów art. 25ta ust.1;

kopie deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz kopie protokołów prób i badań przeprowadzonych przez jednostki notyfikowane w oparciu o specyfikacje techniczne;

pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu wydane przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą;

certyfikat weryfikacji WE podsystemu wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą.

Art. 25cc. 1. Składniki interoperacyjności muszą spełniać następujące wymagania:

1) są dopuszczone do eksploatacji, w przypadku gdy

<p>umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;</p> <p>2) są użytkowane na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania oraz są odpowiednio zamontowane i utrzymywane;</p> <p>3) posiadają deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 25t.</p> <p>2. Prezes UTK nie może:</p> <p>1) zakazywać, ograniczać lub utrudniać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dopuszczenia do eksploatacji składników interoperacyjności tworzących interoperacyjny system kolei, które spełniają zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei;</p> <p>2) wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone jako część procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.</p> <p>3. W celu wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności stosuje się przepisy określone w TSI.</p> <p>„Art. 25ta. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei:</p> <p>procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji WE podsystemów;</p>						
<p>Załącznik VI</p>	<p>PROCEDURA WERYFIKACYJNA WE DLA PODSYSTEMÓW</p> <p>1. Wprowadzenie</p> <p>Weryfikacja WE jest procedurą, na mocy której jednostka notyfikowana sprawdza czy i potwierdza certyfikatem, że podsystem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - jest zgodny z niniejszą dyrektywą, - jest zgodny z innymi przepisami wywodzącymi się z Traktatu i może zostać oddany do eksploatacji. <p>2. Etapy</p> <p>Podsystem podlega kontroli na każdym z następujących</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 17 i art. 1 pkt 30 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25ca i art. 25cb art. 25ta ust. 1 pkt</p>			

<p>etapów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - całościowego projektu, - budowy podsystemu, w tym w szczególności prac w zakresie inżynierii lądowej i wodnej, produkcji, montażu składników oraz całościowego dostosowania, - ostatecznego testowania podsystemu. <p>Na etapie projektowania (włącznie z badaniami typu) oraz produkcji wnioskodawca może się ubiegać o wstępną ocenę. W takim przypadku ta ocena (te oceny) prowadzi (prowadzą) do co najmniej jednego pośredniego potwierdzenia weryfikacji (ISV) wydawanego przez jednostkę notyfikowaną wskazaną przez wnioskodawcę. Jednostka notyfikowana sżykuje pośrednią deklarację weryfikacji zgodności WE podsystemu dla danych etapów.</p> <p>3. Certyfikat</p> <p>Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za weryfikację WE ocenia projekt i produkcję podsystemu i sporządza certyfikat weryfikacji przeznaczony dla wnioskodawcy, który z kolei sporządza deklarację weryfikacji WE, przeznaczoną dla organu nadzoru w państwie członkowskim, w którym podsystem jest zlokalizowany lub działa. Jednostka notyfikowana uwzględni pośrednie potwierdzenia weryfikacji, o ile są dostępne, i aby wydać certyfikat weryfikacji WE:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sprawdza, czy podsystem: - posiada stosowne pośrednie potwierdzenia weryfikacji dla etapu projektowania i budowy, jeżeli wnioskodawca zwrócił się do jednostki notyfikowanej o ocenę obydwu tych etapów, lub - po wyprodukowaniu odpowiada pod każdym względem pośredniemu potwierdzeniu weryfikacji dla etapu projektowania dostarczonemu wnioskodawcy, jeżeli wnioskodawca zwrócił się do jednostki notyfikowanej wyłącznie o ocenę etapu projektowania, - sprawdza, czy potwierdzenia te prawidłowo uwzględniają wymagania TSI, i ocenia elementy projektu i produkcji, które nie zostały objęte pośrednimi potwierdzeniami weryfikacji dla etapu projektowania lub budowy. <p>4. Dokumentacja techniczna</p> <p>Dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji weryfikacji musi zawierać następujące elementy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dla infrastruktury: plany inżyniersko-konstrukcyjne, 	<p>3 Ustawy o tk)</p>	<p>2. Domniemywa się, że podsystemy lub składniki interoperacyjności, dla których sporządzono dokumentację potwierdzającą spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei w innych państwach członkowskich UE, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w obowiązujących przepisach odnoszących się do zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, jeżeli ocena zgodności została dokonana na podstawie TSI.</p> <p>3. Oznakowanie CE umieszcza się na składniku interoperacyjności, dla którego, po uzyskaniu certyfikatu WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, została wystawiona deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, tylko wtedy, gdy obowiązek oznakowania wynika z przepisów obowiązujących na terytorium Unii Europejskiej odnoszących się do zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.</p> <p>4. Podmioty, o których mowa w art. 25cb ust. 3 i art. 25cc ust. 8, są obowiązane przechowywać dokumentację techniczną dotyczącą podsystemu i składnika interoperacyjności oraz przebiegu i wyników dokonanej oceny zgodności przez cały okres eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności.</p> <p>5. Dokonanie weryfikacji WE podsystemu jest obowiązkowe przed złożeniem wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu w systemie kolei.</p> <p>6. Po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu Prezes UTK, w trakcie jego eksploatacji, może sprawdzić spełnienie wymagań bezpieczeństwa zawartych w TSI lub przepisach wydanych na podstawie art. 25t w przypadku:</p> <p>infrastruktury – w ramach wydawania autoryzacji bezpieczeństwa, zgodnie z art. 18a, i kontroli spełnienia wymagań zawartych w autoryzacji bezpieczeństwa, pojazdów – w ramach wydawania certyfikatu bezpieczeństwa, zgodnie z art. 18b, i kontroli spełnienia wymagań zawartych w certyfikacie bezpieczeństwa</p> <p>– stosując procedury oceny i weryfikacji ustanowione w TSI lub przepisach wydanych na podstawie art. 25t.</p> <p>7. Producent podsystemu albo jego upoważniony</p>
--	-----------------------	---

<p>rejstry z zatwierdzenia prac ziemnych i uzbrojenia oraz sprawozdania z testów i kontroli betonu itp.;</p> <ul style="list-style-type: none"> - dla innych podsystemów: ogólne i szczegółowe rysunki wykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki, instrukcje obsługi i utrzymania itd., - wykaz składników interoperacyjności, o których mowa w art. 3, zawartych w podsystemie, - kopie deklaracji zgodności WE lub przydatności do stosowania, które muszą posiadać wyżej wymienione składniki, zgodnie z art. 13 niniejszej dyrektywy, w razie konieczności wraz z odpowiednimi zapisami obliczeniowymi, oraz kopie protokołów prób i badań przeprowadzonych przez jednostki notyfikowane w oparciu o wspólne specyfikacje techniczne, - pośrednie potwierdzenia weryfikacji dla etapu projektowania i budowy, o ile są dostępne, oraz – w takim przypadku – pośrednią(-e) deklarację(-e) weryfikacji WE podsystemu, która towarzyszy certyfikatowi weryfikacji WE, w tym wyniki sprawdzenia przez jednostkę notyfikowaną ich ważności, - certyfikat wydany przez jednostkę notyfikowaną odpowiedzialną za weryfikację WE, wraz z odpowiednimi zapisami obliczeniowymi, i kontrasygnowany przez tę jednostkę, stwierdzający zgodność projektu z niniejszą dyrektywą i wymieniający wszelkie zastrzeżenia zanotowane podczas wykonywania czynności i nieusunięte; certyfikatowi takiemu powinny również towarzyszyć sprawozdania z inspekcji i sprawozdania audytowe sporządzone przez tę samą jednostkę w związku z jej zadaniami, w sposób określony w sekcjach 5.3 i 5.4. <p>5. Monitorowanie</p> <p>5.1. Celem monitorowania WE jest zapewnienie spełnienia zobowiązań wynikających z dokumentacji technicznej w czasie tworzenia podsystemu.</p> <p>5.2. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za kontrolę tworzenia podsystemu musi mieć stały dostęp do placów budowy, warsztatów produkcyjnych, przestrzeni składowania oraz w stosownych przypadkach do urzędzeń prefabrykujących lub testujących, jak też, ogólniej, do wszelkich pomieszczeń, jakie uzna ona za konieczne do</p>		
<p>przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający dołącza dokumentację związaną z oceną zgodności do deklaracji weryfikacji WE podsystemu, którą przesyła Prezesowi UTK oraz właściwemu organowi każdego państwa członkowskiego UE, które o to wystąpi.</p> <p>8. Dokumentację i korespondencję związaną z oceną zgodności przedstawianą Prezesowi UTK sporządza się w języku polskim.</p> <p>Art. 25cb. 1. Notyfikowana jednostka certyfikująca dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.</p> <p>2. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego, notyfikowana jednostka certyfikująca, na podstawie TSI dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.</p> <p>3. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający są obowiązani przekazać Prezesowi UTK informację o wszczęciu procedury weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei w terminie 14 dni od dnia podpisania umowy z jednostką notyfikowaną.</p> <p>4. Notyfikowana jednostka certyfikująca przeprowadza weryfikację WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, obejmującą również interfejsy danego podsystemu z systemem do którego zostaje on włączony na etapie:</p> <p>projektowania, budowy, końcowych prób podsystemu</p> <p>- w oparciu o informacje zawarte w TSI oraz w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji.</p> <p>5. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika</p>		

<p>wykonania swych zadań. Wnioskodawca musi jej przesłać wszelkie dokumenty konieczne do tego celu lub zlecić ich przesłanie oraz, w szczególności, udostępnić plany wdrażania oraz dokumentację techniczną dotyczącą danego podsystemu.</p> <p>5.3. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za kontrolę tworzenia podsystemu musi okresowo przeprowadzać audyty celem potwierdzenia zgodności z niniejszą dyrektywą. Musi ona też dostarczyć sprawozdanie audytowe stronom odpowiedzialnym za wdrażanie. Może ona również żądać swej obecności na niektórych etapach prac budowlanych.</p> <p>5.4. Ponadto jednostka notyfikowana może złożyć niezapowiedzianą wizytę na placu budowy lub w warsztacie produkcyjnym. Podczas takich wizyt jednostka notyfikowana może przeprowadzić pełny lub częściowy audyt. Musi ona dostarczyć stronom odpowiedzialnym za wdrożenie sprawozdanie z inspekcji oraz, w stosownych przypadkach, sprawozdanie z kontroli.</p> <p>5.5. W celu wydania deklaracji przydatności do stosowania WE, o której mowa w załączniku IV sekcja 2, jednostka notyfikowana jest zdolna do monitorowania podsystemu, w którym zamontowano składnik interoperacyjności, aby ocenić – jeżeli wymaga tego odpowiednia TSI – jego przydatność do stosowania w planowanym otoczeniu kolejowym.</p> <p>6. Przedłożenie</p> <p>Pełna dokumentacja określona w ust. 4 musi zostać przedłożona wnioskodawcy na poparcie pośredniego potwierdzenia weryfikacji wydanego przez jednostkę notyfikowaną odpowiedzialną w tym zakresie, jeżeli jest ono dostępne, lub na poparcie certyfikatu zgodności wydanego przez jednostkę notyfikowaną odpowiedzialną za weryfikację podsystemu w jego stanie gotowości do pracy. Dokumentacja musi zostać załączona do pośredniego certyfikatu weryfikacji lub do deklaracji weryfikacji WE, którą wnioskodawca przesyła organowi nadzorcemu w danym państwie członkowskim. Wnioskodawca musi przechowywać kopie dokumentacji przez cały okres użytkowania podsystemu. Musi być ona przesłana wszelkim innym państwom członkowskim, które zgłoszą taki wniosek.</p> <p>7. Publikacja</p> <p>Każda jednostka notyfikowana musi okresowo</p>	<p>kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego, po dokonaniu wstępnej pozytywniej oceny zgodności podsystemu, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu odpowiednio na etapie projektowania lub na etapie budowy.</p> <p>6. W procedurze weryfikacji WE podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca uwzględni pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu i sprawdza:</p> <p>zgodność podsystemu z projektem i pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu dla etapu projektowania i dla etapu budowy - jeżeli producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystąpił do notyfikowanej jednostki certyfikującej o ich wystawienie dla obu tych etapów, lub</p> <p>zgodność podsystemu z projektem i pośrednim certyfikatem weryfikacji WE podsystemu dla etapu projektowania – jeżeli producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor zamawiający wystąpił do notyfikowanej jednostki certyfikującej o wystawienie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu tylko dla etapu projektowania;</p> <p>czy certyfikaty, o których mowa w pkt 1 i 2, uwzględniają wymagania TSI oraz dokonuje oceny elementów projektu i budowy nieuwzględnionych w tych certyfikatach;</p> <p>zgodność całego podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 25t;</p> <p>kompletność i poprawność deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności wraz z kopiami certyfikatów WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności dla wszystkich składników interoperacyjności zastosowanych w podsystemie;</p> <p>kompletność i poprawność świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowlą przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, o których mowa w art. 23 ust. 1 pkt 1.</p> <p>7. Po dokonaniu pozytywnej końcowej oceny zgodności podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje</p>
---	--

	<p>publikować istotne informacje dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> - otrzymanych wniosków o weryfikację WE, - wydanych pośrednich potwierdzeń weryfikacji oraz odmów ich wydania, - odmówionych lub wydanych certyfikatów weryfikacji, - odmówionych certyfikatów zgodności. <p>8. Język</p> <p>Dokumentacja oraz korespondencja dotycząca procedur weryfikacji WE musi być sporządzana w języku urzędowym państwa członkowskiego, na terenie którego ma siedzibę wnioskodawca, lub w języku zaakceptowanym przez wnioskodawcę.</p>	<p>certyfikat weryfikacji WE podsystemu na bazie którego, producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystawia deklarację weryfikacji WE podsystemu, którą załącza do wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.</p> <p>8. Notyfikowana jednostka certyfikująca może wydać certyfikat weryfikacji WE podsystemu dla serii podsystemów lub pewnych części tych podsystemów, tylko w przypadku, gdy zezwała na to TSI.</p> <p>9. Do deklaracji weryfikacji WE podsystemu dołącza się dokumentację techniczną, za zebranie której jest odpowiedzialna notyfikowana jednostka certyfikująca. Zakres tej dokumentacji obejmuje w szczególności:</p> <p>dokumenty określające cechy charakterystyczne podsystemu, w tym:</p> <p>a) dla infrastruktury: plany inżynieryjno – konstrukcyjne, protokoły odbioru z prac ziemnych i uzbrojenia terenu, sprawozdania z testów i kontroli, o których mowa w TSI oraz przepisach wydanych na podstawie art. 25t,</p> <p>b) dla innych podsystemów: ogólne i szczegółowe rysunki wykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki, instrukcje obsługi i utrzymania;</p> <p>wykaz składników interoperacyjności zawartych w podsystemie, określonych na podstawie przepisów art. 25ta ust.1;</p> <p>kopie deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz kopie protokołów prób i badań przeprowadzonych przez jednostki notyfikowane w oparciu o specyfikacje techniczne;</p> <p>pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu wydane przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą;</p> <p>certyfikat weryfikacji WE podsystemu wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą.</p> <p>„Art. 25ta. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei:</p> <p>procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji WE podsystemów;</p>
--	---	---

<p>Załącznik VII</p>	<p>PARAMETRY DO SKONTROLOWANIA W CELU DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI POJAZDÓW NIEZGODNYCH Z TSI ORAZ KLASYFIKACJA PRZEPISÓW KRAJOWYCH</p> <p>1. Lista parametrów</p> <p>1) Informacje ogólne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - informacje dotyczące obowiązujących krajowych ram prawnych, - szczególne warunki krajowe, - dokumentacja utrzymania, - dokumentacja eksploatacji. <p>2) Interfejsy z infrastrukturą:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pantografy, - urządzenia pokładowe związane z zasilaniem trakcyjnym i wpływ dotyczący kompatybilności elektromagnetycznej, skrajnia ładunkowa, - różne wyposażenie na potrzeby bezpieczeństwa, np. systemy sterowania oparte na transmisji tor-pojazd. <p>3) Charakterystyka taboru:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dynamika pojazdu, - konstrukcja nadwozia pojazdu, - urządzenia ciągnowo-zderzne, - wózki i układy biegowe, - zestawy kołowe/łożyska osiowe, - urządzenia hamowania, - systemy techniczne wymagające nadzoru, np. system sprężonego powietrza, - szyby czołowe/boczne, - drzwi, - przejścia między wagonami, - systemy sterowania (oprogramowanie), - instalacje wody pimerj i ścieków, - ochrona środowiska naturalnego, - ochrona przeciwpożarowa, - zdrowie i bezpieczeństwo w miejscu pracy, - zbiorniki i wagony cysterny, - kontenery opróżniane pod ciśnieniem, - zabezpieczanie ładunku, - oznakowanie, - techniki spawania. <p>2. Klasyfikacja przepisów</p> <p>Przepisy krajowe dotyczące parametrów określonych w sekcji 1 są przydzielone do jednej z trzech grup opisanych poniżej. Nie dotyczy to przepisów i ograniczeń o charakterze ściśle lokalnym; ich</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 30 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25ta ust. 1 pkt 5 Ustawy o tk)</p>	<p>„Art. 25ta. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei: wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;</p>
----------------------	---	----------	--	---

Załącznik VIII	<p>weryfikacja wchodzi w skład kontroli ustanowionych wspólnie przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury.</p> <p><i>Grupa A</i></p> <p>Grupa A zawiera:</p> <ul style="list-style-type: none"> - normy międzynarodowe, - normy krajowe, które są uznawane za równoważne pod względem bezpieczeństwa kolejowego przepisom krajowym innych państw członkowskich. <p><i>Grupa B</i></p> <p>Grupa B zawiera wszelkie przepisy, które nie wchodzi w zakres grupy A ani C lub które nie mogły jeszcze zostać zaklasyfikowane do jednej z tych grup.</p> <p><i>Grupa C</i></p> <p>Grupa C zawiera przepisy bezwzględnie konieczne i związane z charakterystykami infrastruktury technicznej pod względem bezpiecznej i interoperacyjnej eksploatacji na danej sieci (na przykład: skrajnia ładunkowa).</p>	T	Art. 19 ust 2 i 3 Ustawy o systemie oceny zgodności	
	<p>KRYTERIA MINIMALNE, JAKIE MUSZĄ BYĆ UWZGLĘDNIONE PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE PRZY NOTYFIKOWANIU JEDNOSTEK</p> <p>1. Jednostka, jej dyrektor oraz personel odpowiedzialny za przeprowadzanie kontroli nie mogą być zaangażowani, bezpośrednio lub jako upoważnieni przedstawiciele, w projektowanie, wytwarzanie, budowę, umieszczenie na rynku lub utrzymanie składników interoperacyjności lub podsystemów lub też ich eksploatację. Powyższe nie wyłącza możliwości wymiany informacji technicznych między producentem a tą jednostką.</p> <p>2. Jednostka i personel odpowiedzialny za kontrolę muszą przeprowadzać je przy jak największym zachowaniu uczciwości zawodowej oraz jak najwyższej kompetencji technicznej, jak też muszą być wolni od wszelkich nacisków i motywacji, w szczególności o charakterze finansowym, jakie mogłyby wpływać na ich osąd oraz wyniki ich inspekcji, w szczególności ze strony osób lub grup osób, których wyniki przeprowadzonych kontroli będą dotyczyć. W szczególności jednostka i personel odpowiedzialny za przeprowadzanie kontroli musi być funkcjonalnie niezależny od organów wyznaczonych do wydawania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w ramach</p>		<p>Art. 19. 2. Jednostki certyfikujące, jednostki kontrolujące oraz laboratoria, o których mowa w ust. 1, powinny spełniać następujące kryteria:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) posiadać personel o odpowiedniej wiedzy technicznej w zakresie wyrobów i danej procedury oceny zgodności; 2) być niezależne i bezstronne w stosunku do podmiotów bezpośrednio lub pośrednio związanych z procesem produkcji wyrobu; 3) dysponować odpowiednim sprzętem; 4) przestrzegać przepisów o ochronie informacji niejawnych i innych informacji prawnie chronionych. <p>3. Autoryzacja jest udzielana na wniosek jednostki certyfikującej, jednostki kontrolującej albo laboratorium, spełniających kryteria określone w ust. 2, pod warunkiem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) uzyskania certyfikatu akredytacji; 2) ubezpieczenia się od odpowiedzialności cywilnej w wysokości odpowiedniej dla ryzyka związanego z prowadzoną działalnością; 3) spełnienia dodatkowych kryteriów określonych w rozporządzeniach wydanych na podstawie art. 9 ust. 1 albo wymagań określonych w odrębnych ustawach. 	

Załącznik IX	<p>niniejszej dyrektywy, licencji w ramach dyrektywy 95/18/WE i wydawania świadectw bezpieczeństwa w ramach dyrektywy 2004/49/WE, jak też od organów dochodzeniowych w razie wypadków.</p> <p>3. Jednostka musi zatrudniać pracowników oraz posiadać środki wymagane do rzetelnej realizacji zadań technicznych i administracyjnych związanych z kontrolami; musi ona też mieć dostęp do sprzętu potrzebnego do przeprowadzenia kontroli wyjątkowych.</p> <p>4. Personel odpowiedzialny za kontrolę musi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - być odpowiednio wyszkolony technicznie i zawodowo, - mieć wystarczającą znajomość wymogów dotyczących kontroli przez niego przeprowadzanych oraz wystarczające doświadczenie praktyczne w ich przeprowadzaniu, - posiadać umiejętność sporządzania certyfikatów, rejestrów i sprawozdań stanowiących formalny zapis przeprowadzonych kontroli. <p>5. Zagwarantowana musi być niezależność pracowników odpowiedzialnych za przeprowadzanie kontroli. Żaden urzędnik nie może być wynagradzany w oparciu o ilość przeprowadzonych kontroli lub też wyników tych kontroli.</p> <p>6. Jednostka musi wykupić ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, chyba że ta odpowiedzialność na mocy prawa krajowego leży po stronie państwa lub takie kontrole przeprowadzane są bezpośrednio przez to państwo członkowskie.</p> <p>7. Personel jednostki jest zobowiązany do przestrzegania tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkiego, czego się dowiedział podczas wykonywania swoich funkcji (z wyjątkiem właściwych organów administracyjnych i organów zajmujących się badaniem przyczyn wypadków w państwie, w którym przeprowadza on te czynności, oraz organów zajmujących się badaniem przyczyn wypadków spowodowanych przez usterki sprawdzonych składników interoperacyjności lub podsystemów) zgodnie z niniejszą dyrektywą lub wszelkimi przepisami prawa krajowego wprowadzającymi w życie niniejszą dyrektywę.</p>	T	Art. 1 pkt 20 projektu ustawy o	2. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent,
--------------	---	---	---------------------------------	---

	<p>członkowskie muszą dostarczyć następujące dokumenty:</p> <p>a) oficjalne pismo informujące Komisję o planowanym odstępstwie;</p> <p>b) załączoną do tego pisma dokumentację, zawierającą przynajmniej:</p> <ul style="list-style-type: none"> - opis prac, towarów i usług, których dotyczy odstępstwo, dokładne określenie kluczowych terminów, położenia geograficznego oraz obszaru funkcjonalnego i technicznego; - dokładne odniesienie do TSI (lub ich części), których dotyczy wniosek o przyznanie odstępstwa, - dokładne odniesienie do alternatywnych przepisów, które zostaną zastosowane, oraz ich szczegóły, - w przypadku wniosków składanych w ramach art. 7 ust. 1 lit. a), dowody poświadczające zaawansowany etap realizacji projektu, - uzasadnienie odstępstwa, zawierające główne przyczyny mające charakter techniczny, ekonomiczny, handlowy, eksploatacyjny i/lub administracyjny; - wszelkie inne dokumenty uzasadniające wniosek o przyznanie odstępstwa, - opis środków, jakie państwo członkowskie planuje podjąć w celu wspierania końcowej interoperacyjności projektu. W przypadku nieznacznego odstępstwa opis ten nie jest wymagany. <p>Dokumentację należy dostarczyć zarówno w wersji papierowej, jak i elektronicznej. Pozwoli to na jej udostępnienie wszystkim członkom Komitetu.</p>	<p>zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25f ust. 2 i ust. 3 Ustawy o tk)</p>	<p>importer, inwestor albo podmiot zamawiający zwraca się do Prezesa UTK z wnioskiem o przyznanie odstępstwa, w przypadkach, o których mowa w ust. 1, załączając dokumentację w postaci papierowej, oraz w postaci elektronicznej zawierającą:</p> <p>opis prac, urządzeń, budowli, pojazdów, oprogramowań i usług, których dotyczy odstępstwo, dokładne określenie terminów czasowych przedsięwzięcia, którego dotyczy odstępstwo, parametrów technicznych, położenia geograficznego, oraz zakresu technicznego i eksploatacyjnego oddziaływania na system kolei;</p> <p>odniesienie do TSI, których dotyczy wniosek o przyznanie odstępstwa;</p> <p>odniesienie do krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych określonych przez wnioskodawcę wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 25t;</p> <p>w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, dowody poświadczające zaawansowany etap realizacji projektu;</p> <p>uzasadnienie techniczne, ekonomiczne, handlowe, eksploatacyjne lub administracyjne wskazujące konieczność udzielenia odstępstwa;</p> <p>inne dokumenty uzasadniające wniosek o przyznanie odstępstwa.</p> <p>3. Prezes UTK odmawia w drodze decyzji uznania że projekt znajduje się na takim etapie planowania lub realizacji, że ze względu na względy prawnych, ekonomicznych, finansowych, społecznych, środowiskowych lub umownych, dokonanie zmiany w zakresie technicznych specyfikacji interoperacyjności byłoby nie do zaakceptowania.</p>
<p>Załącznik X</p>	<p>CZĘŚĆ A Wykaz uchylonych dyrektyw wraz ze zmianami (o których mowa w art. 40) Dyrektywa 96/48/WE Dyrektywa 2001/16/WE Dyrektywa 2004/49/WE Wyłącznie art. 14 CZĘŚĆ B Terminy transpozycji do prawa krajowego (o których mowa w art. 40) Dyrektywa Termin transpozycji</p>	<p>N</p>	

	<p>96/48/WE 9 kwietnia 1999 r. 2001/16/WE 20 kwietnia 2003 r. 2004/49/WE 30 kwietnia 2006 r.</p>				
DYREKTYWA 2009/131/WE					
Załącznik	<p>„1. Wykaz parametrów</p> <p>1.1. Dokumentacja ogólna</p> <p>Dokumentacja ogólna (z uwzględnieniem opisu nowego, odnowionego lub zmodernizowanego pojazdu i jego przeznaczenia, projektu, napraw, informacji dotyczących eksploatacji i utrzymania, dokumentacji technicznej itp.)</p> <p>1.2. Konstrukcja i części mechaniczne</p> <p>Integralność mechaniczna i interfejs między pojazdami (z uwzględnieniem urządzeń ciągliwo-zderżnych, przejść międzywagonowych), wytrzymałość konstrukcji pojazdu i jego wyposażenia (np. siedzeń), pojemność ładunkowa, bezpieczeństwo biernie (w tym zewnętrzna i wewnętrzna wytrzymałość zderzeniowa)</p> <p>1.3. Współdziałanie pojazdu z torem i zagadnienia skrajni</p> <p>Interfejsy mechaniczne z infrastrukturą (z uwzględnieniem zachowania statycznego i dynamicznego, skrajni budowli i skrajni ładunkowej, szerokości toru, układów biegowych itp.)</p> <p>1.4. Urządzenia hamowania Urządzenia hamowania (w tym urządzenia zapobiegające poślizgowi kół i urządzenia sterowania hamowaniem oraz skuteczność hamowania służbowego, nagłego i postojowego)</p> <p>1.5. Kwestie dotyczące pasażerów Urządzenia dla pasażerów i otoczenie, w którym podróżują pasażerowie (w tym okna i drzwi dla pasażerów, wymogi w zakresie dostosowania taboru dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się itd.)</p> <p>1.6. Warunki środowiskowe i skutki działania sił aerodynamicznych Wpływ środowiska na pojazd oraz wpływ pojazdu na środowisko (w tym warunki aerodynamiczne oraz interfejs między pojazdem a częścią przytorową systemu kolejowego i interfejs między pojazdem a dalszym otoczeniem)</p> <p>1.7. Wymogi w zakresie zewnętrznych systemów ostrzegania, oznakowania, funkcji i integralności oprogramowania, funkcje i integralność oprogramowania, np. funkcje dotyczące bezpieczeństwa mające wpływ na zachowanie pociągu, w tym magistrala pociągu</p> <p>1.8. Pokładowe systemy zasilania i sterowania Pokładowe systemy napędu, zasilania i sterowania, a także interfejs między pojazdem a infrastrukturą zasilającą oraz wszystkie aspekty kompatybilności elektromagnetycznej</p> <p>1.9. Urządzenia dla personelu, interfejsy i środowisko Urządzenia pokładowe, interfejsy, warunki i środowisko pracy dla personelu (w tym wymagania kabiny maszynisty i interfejsu</p>	T	<p>Art. 1 pkt30 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Art. 25ta ust 1 pkt 5 Ustawy o tk)</p>	<p>„Art. 25ta. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei:</p> <p>wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;</p>	

		<p>maszynista/pojazd)</p> <p>1.10. Bezpieczeństwo przeciwpożarowe i ewakuacja</p> <p>1.11. Obsługa Urządzenia pokładowe i interfejsy przeznaczone dla czynności obsługowych</p> <p>1.12. Pokładowe urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy i pokładowe urządzenia srk Wszystkie urządzenia pokładowe niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa oraz pokładowe urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy pociągów dopuszczonych do jazdy po sieci oraz wpływ tych urządzeń na przytorową część systemu kolejowego</p> <p>1.13. Szczególne wymogi eksploatacyjne Szczególne wymogi eksploatacyjne dla pojazdów (z uwzględnieniem trybu pracy podczas awarii, przywracania sprawności pojazdu itp.)</p> <p>1.14. Kwestie dotyczące ładunków Szczególne wymogi dotyczące zabezpieczenia ładunków i ochrony środowiska (z uwzględnieniem specjalnego wyposażenia wymaganego dla przewozu ładunków niebezpiecznych) Wyjaśnienia i przykłady pisane powyżej kursywą służą wyłącznie celom informacyjnym i nie stanowią definicji parametrów."</p>		
DYREKTYWA 2008/110/WE				
Art. 1 pkt 1	T	<p>W art. 2 ust. 2 dodaje się następujące litery w brzmieniu:</p> <p>"d) pojazdy zabytkowe działające w sieciach krajowych, pod warunkiem że spełniają one krajowe przepisy i rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa, w celu zapewnienia bezpiecznego poruszania się tego rodzaju pojazdów;</p> <p>e) koleje zabytkowe, muzealne i turystyczne działające w ramach własnej sieci, łącznie z warsztatami, pojazdami i personelem."</p>	Art. 1 pkt 8 projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 18 ust. 2 Ustawy o tk).	8) w art. 18 ust. 2 otrzymuje brzmienie: "2. Z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa zwolnieni są: 1) zarządcy: a) których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolei i są: - przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, lub - wpisane do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów, b) których linie turystyczne są eksploatowane w celach wykonywania przewozów rekreacyjno – wypoczynkowych i okolicznościowych, w tym kolei wąskotorowych; 2) zarządcy infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych (zarządcy prywatnej infrastruktury kolejowej)."
Art. 1 pkt 2 (lit. s)	T	"posiadacz" oznacza osobę fizyczną lub prawną, która, będąc właścicielem pojazdu lub mając prawo do użytkowania go, eksploatuje ten pojazd jako środek transportu i jest jako taka zarejestrowana w krajowym rejestrze pojazdów (KRP) określonym w art. 33 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności wspólnotowego systemu kolei	Art. 1 pkt 3 lit. d projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 6b	6b) dysponent – podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych

	(przekształcenie) []. (zwanej dalej "dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei")	T	Ustawy o tk).	
Art. 1 pkt 2 (lit. t)	"podmiot odpowiedzialny za utrzymanie" oznacza podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu; zarejestrowany jako taki w KRP	T	Art. 1 pkt 3 lit. d projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 6c Ustawy o tk).	6c) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM ³⁾) – podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych jako przewoźnik kolejowy; zarządca infrastruktury lub dysponent;
Art. 1 pkt 2 (lit. u)	"pojazd" oznacza pojazd kolejowy zdolny do poruszania się na własnych kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez. Pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego i funkcjonalnego lub z części takich podsystemów.	T	Art. 1 pkt 3 lit. b projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 6 Ustawy o tk).	6) pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez;
Art. 1 pkt 3	W art. 4 ust. 4 wyrazy "właściciel wagonów" zastępuje się wyrazem "posiadacz"	N	-	-
Art. 1 pkt 4	Art. 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie: "2. W terminie do dnia 30 kwietnia 2009 r. załącznik I zostaje poddany przeglądowi, w szczególności w celu uwzględnienia w nim wspólnych definicji CSI oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków. Środek ten, mający na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a."	N	-	-
Art. 1 pkt 5	W art. 6 wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: "1. Początkowy pakiet CSM obejmujący jako minimum metody opisane w ust. 3 lit. a) Komisja przyjmuje przed dniem 30 kwietnia 2008 r. Zostaje on opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Drugi pakiet CSM obejmujący pozostałe metody opisane w ust. 3 Komisja przyjmuje przed dniem 30 kwietnia 2010 r. Zostaje on opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Środki te, których celem jest zmiana elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą	N	-	-

Art. 1 pkt 6	<p>regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.",</p> <p>b) ust. 3 lit. c) otrzymuje brzmienie:</p> <p>"c) metod sprawdzania – w zakresie nieobjętym dotyczącym przez TSI – czy podsystemy strukturalne sieci kolei są eksploatowane i utrzymywane zgodnie z odpowiednimi zasadniczymi wymaganiami.;"</p> <p>c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:</p> <p>"4. CSM są regulacje uaktualniane, z uwzględnieniem doświadczeń zebranych przy ich stosowaniu oraz globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei, a także zobowiązań państw członkowskich ustanowionych w art. 4 ust. 1. Środek ten mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a."</p>	N		
	<p>W art. 7 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) ust. 3 akapity pierwszy i drugi otrzymują brzmienie:</p> <p>"3. Pierwszy pakiet projektowanych CST jest oparty na sprawdzeniu istniejących wymagań i stanu bezpieczeństwa w państwach członkowskich i zapewnienia, aby w żadnym państwie członkowskim aktualny poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego nie obniżył się. CST zostają przyjęte przez Komisję w terminie do dnia 30 kwietnia 2009 r. i zostają opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.</p> <p>Drugi pakiet projektowanych CST opiera się na doświadczeniu uzyskanym przy opracowywaniu i wdrażaniu pierwszego pakietu CST. Odzwierciedla on te obszary priorytetowe, w których należy jeszcze podnieść poziom bezpieczeństwa. Komisja przyjmuje CST w terminie do dnia 30 kwietnia 2011 r. oraz publikuje je w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.",</p> <p>b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:</p>			

Art. 1 pkt 7 (lit. a)	"5. CST są regulaminy uaktualniane, z uwzględnieniem globalnego rozwoju bezpieczeństwa kolei. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a." ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie: "Certyfikat bezpieczeństwa ma stanowić dowód, że przedsiębiorstwo kolejowe ustanowiło system zarządzania bezpieczeństwem i jest w stanie spełniać wymagania zawarte w TSI i innych właściwych przepisach Wspólnoty i przepisach krajowych na potrzeby kontroli zagrożeń i bezpiecznego świadczenia usług transportowych w sieci."	T	Art. 1 pkt 3 lit. i projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 18a Ustawy o tk).	18a) certyfikat bezpieczeństwa – dokument potwierdzający posiadanie przez przewoźnika kolejowego zaakceptowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa;	
Art. 1 pkt 7 (lit. b)	ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie: "b) certyfikacji potwierdzającej akceptację uregulowań przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia konkretnych wymagań niezbędnych dla bezpiecznego świadczenia usług transportowych na przedmiotowej sieci. Wymagania te mogą odnosić się do stosowania TSI i krajowych przepisów bezpieczeństwa, łącznie z przepisami dotyczącymi eksploatacji sieci, uznawania świadectw personelu oraz wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów użytkowanych przez przedsiębiorstwa kolejowe. Certyfikacja opiera się na dokumentacji złożonej przez przedsiębiorstwo kolejowe, opisanej w załączniku IV."	T	Art. 1 pkt 9 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 18b ust. 1 pkt 2 Ustawy o tk).	9) w art. 18b ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Prezes UTK wydaje certyfikat bezpieczeństwa przewoźnikowi kolejowemu, który po raz pierwszy rozpoczął lub zarejestrował swoją działalność na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Certyfikat bezpieczeństwa określa rodzaj i zakres działalności kolejowej oraz składa się z: 1) części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a; 2) części sieciowej akceptującej uregulowania przyjęte przez przewoźnika kolejowego w celu spełnienia wymagań niezbędnych do bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci kolejowej; wymagania te dotyczą stosowania TSI i krajowych przepisów bezpieczeństwa łącznie z przepisami dotyczącymi eksploatacji sieci kolejowej, uznawania świadectw personelu kolejowego oraz uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego na potrzeby kontroli zagrożeń i bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci kolejowej.”	
Art. 1 pkt 8 (art. 14a ust. 1-2)	1. Każdemu pojazdowi przed dopuszczeniem go do eksploatacji lub rozpoczęciem jego użytkowania w sieci przypisuje się podmiot odpowiedzialny za utrzymanie; podmiot ten jest rejestrowany w KRP zgodnie z art. 33 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei. 2. Podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie może być przedsiębiorstwo kolejowe, zarządca infrastruktury lub posiadacz.	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 23j ust. 1	Art. 23j. 1. Przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dysponent określa podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM).	

Art. 1 pkt 8 (art. 14a ust. 1-2)	1. Każdemu pojazdowi przed dopuszczeniem go do eksploatacji lub rozpoczęciem jego użytkowania w sieci przypisuje się podmiot odpowiedzialny za utrzymanie; podmiot ten jest rejestrowany w KRP zgodnie z art. 33 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei. 2. Podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie może być przedsiębiorstwo kolejowe, zarządca infrastruktury lub posiadacz.	T	Ustawy o tk). Art. 1 pkt 3 lit. d projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 4 pkt 6c Ustawy o tk).	6c) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM ³⁾) – podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych jako przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury lub dysponent
Art. 1 pkt 8 (art. 14a ust. 3 oraz lit. a-b)	3. Bez uszczerbku dla przewidzianej w art. 4 odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury za bezpieczne funkcjonowanie pociągu, podmiot zapewnia, za pomocą systemu utrzymania, aby pojazdy, za których utrzymanie jest odpowiedzialny, były w stanie poruszać się w bezpieczny sposób. W tym celu podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zapewnia, aby pojazdy utrzymywane były zgodnie z: a) dokumentacją dotyczącą utrzymania każdego pojazdu; b) obowiązującymi wymogami, w tym zasadami dotyczącymi utrzymania i postanowieniami TSI.	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 23j ust. 2 Ustawy o tk).	2. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) zapewnia jego utrzymanie w sposób gwarantujący bezpieczną eksploatację zgodną z dokumentacją systemu utrzymania pojazdu kolejowego, warunkami technicznymi eksploatacji pojazdów kolejowych, określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 20 oraz w TSI.
Art. 1 pkt 8 (art. 14a ust. 3 tekst po lit. b)	Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie sam zapewnia utrzymanie lub korzysta z warsztatów naprawczych, z którymi ma zawartą umowę.	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 23j ust. 3 Ustawy o tk).	3. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) powinien zapewnić utrzymanie pojazdu kolejowego sam lub przy współudziale innych podmiotów zajmujących się utrzymaniem pojazdów kolejowych, z którymi ma zawartą umowę.
Art. 1 pkt 8 (art. 14a ust. 4)	4. W przypadku wagonów towarowych każdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie otrzymuje certyfikat od organu akredytowanego lub organu uznanego zgodnie z ust. 5 lub od krajowego organu bezpieczeństwa. Procedura akredytacji opiera się na kryteriach dotyczących niezależności, kwalifikacji i bezstronności, takich jak właściwe normy europejskie EN 45000 series. Również procedura uznawania opiera się na kryteriach dotyczących niezależności, kwalifikacji i bezstronności. Jeżeli podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie jest przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury,	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 23j ust. 4-5 Ustawy o tk).	4. W odniesieniu do wagonów towarowych podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) podlegają certyfikacji prowadzonej przez Prezesa UTK. 5. Prezes UTK dokonuje kontroli spełnienia warunków, o których mowa w ust. 2, i wydaje certyfikat podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych. W przypadku, gdy podmiotem tym jest zarządca albo przewoźnik kolejowy informację o podmiocie odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) umieszcza się w autoryzacji bezpieczeństwa, wydanej zgodnie z art. 18a, lub certyfikacie bezpieczeństwa, wydanym zgodnie z art. 18b.

	<p>zgodność z wymogami zatwierdzonymi na mocy ust. 5 stwierdzana jest przez właściwy krajowy organ bezpieczeństwa zgodnie z procedurami, o których mowa w art. 10 lub 11, i potwierdzana w certyfikatach określonych w tego rodzaju procedurach.</p>				
Art. 1 pkt 8 (art. 14a ust. 5)	<p>5. Na podstawie zalecenia Agencji Komisja przyjmuje, do dnia 24 grudnia 2010 r., środek ustanawiający system certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe. Certyfikaty wydane zgodnie z tym systemem potwierdzają zgodność z wymogami, o których mowa w ust. 3.</p> <p>Środek obejmuje wymogi dotyczące:</p> <p>a) wprowadzonego przez podmiot systemu utrzymania;</p> <p>b) formy i terminu ważności certyfikatu przyznanego podmiotowi;</p> <p>c) kryteriów akredytacji lub uznawalności organu lub organów odpowiedzialnych za wydawanie certyfikatów i dokonywanie kontroli niezbędnych dla funkcjonowania systemu certyfikacji;</p> <p>d) daty wprowadzenia systemu certyfikacji, w tym jednorocznego okresu przejściowego dla istniejących podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie.</p> <p>Środek ten, mający na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy przez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a.</p> <p>Na podstawie zalecenia Agencji Komisja dokonuje przeglądu tego środka do dnia 24 grudnia 2018 r., tak aby objąć nim wszystkie pojazdy i dokonać aktualizacji, jeżeli zajdzie taka potrzeba, systemu certyfikacji mającego zastosowanie do wagonów towarowych.</p>	N			
Art. 1 pkt 8 (art. 14a ust. 6)	<p>6. Certyfikaty wydane zgodnie z ust. 5 są ważne na terenie całej Wspólnoty.</p>	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 23j ust. 6 Ustawy o tk).	T	<p>6. Certyfikaty wydane w innych państwach członkowskich UE podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych są ważne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jeśli zostały wydane zgodnie z przepisami Unii Europejskiej ustanawiającymi system certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych.</p>	
Art. 1 pkt 8 (art. 14a ust. 7)	<p>7. Agencja ocenia proces certyfikacji wdrożony zgodnie z ust. 5 i przedkłada Komisji sprawozdanie nie później niż w terminie trzech lat od wejścia w życie</p>	-	N	-	-

Art. 1 pkt 8 (art. 14a ust. 8 lit. a-c)	<p>odpowiedniego środka.</p> <p>8. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o wykonaniu obowiązków związanych z określeniem podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie i wydaniem mu certyfikatu na podstawie przepisów alternatywnych w następujących przypadkach:</p> <p>a) pojazdy zarejestrowane w kraju trzecim i utrzymywane zgodnie z prawem tego kraju;</p> <p>b) pojazdy używane w ramach sieci lub linii, których szerokość międzytorza różni się od szerokości międzytorza głównej sieci kolejowej we Wspólnocie i w przypadku których spełnienie wymogów, o których mowa w ust. 3, zapewniane jest na mocy międzynarodowych porozumień z krajami trzecimi;</p> <p>c) pojazdy określone w art. 2 ust. 2 oraz sprzęt wojskowy i sprzęt służący do transportu specjalnego, wymagającego specjalnego zezwolenia krajowego organu bezpieczeństwa wydanego przed przewozem; w tym przypadku odstępstwa udzielane są na okres nie dłuższy niż pięć lat.</p>	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 23j ust. 7-8 Ustawy o tk).	<p>7. Zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w przypadku pojazdów kolejowych:</p> <p>1) zarejestrowanych w państwie innym niż państwo członkowskie UE i utrzymywanych zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym państwie,</p> <p>2) eksploatowanych na liniach kolejowych, na których szerokość torów różni się od szerokości torów głównej sieci kolejowej w Rzeczypospolitej Polskiej i w przypadku, których spełnienie warunków określonych w ust. 2, zapewnia się w drodze umów międzynarodowych z państwami innymi niż państwo członkowskie UE,</p> <p>3) wpisanych do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów oraz pojazdów kolejowych wojskowych i pojazdów kolejowych specjalnych, których przejazd wymaga uzyskania zezwolenia Prezesa UTK</p> <p>– realizuje przewoźnik kolejowy przemieszczający te wagony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>8. Certyfikat dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych, o którym mowa w ust. 5, wydaje Prezes UTK, na okres nie dłuższy niż pięć lat, przed wpisaniem pojazdu kolejowego do krajowego rejestru pojazdów kolejowych. Informacja o pełnieniu roli podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego zostaje wpisana do autoryzacji bezpieczeństwa, wydawanej zgodnie z art. 18a, lub certyfikatu bezpieczeństwa, wydawanego zgodnie z art. 18b.</p>
Art. 1 pkt 8 (art. 14a ust. 8 tekst po lit.b)	<p>Tego rodzaju odstępstwa są określane i uzasadniane w rocznym sprawozdaniu dotyczącym bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18 niniejszej dyrektywy. Jeżeli okazuje się, że we wspólnotowym systemie kolei podejmowane jest zbędne ryzyko w zakresie bezpieczeństwa, Agencja bezzwłocznie informuje o tym fakcie Komisję. Komisja kontaktuje się z zaangażowanymi stronami oraz, w razie potrzeby, zwraca się do państwa członkowskiego o wycofanie decyzji o odstępstwie.</p>	T	Art. 1 pkt 7 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 17a ust. 6 pkt 1 lit. d Ustawy o tk).	<p>7) w art. 17a w ust. 6 w pkt 1 dodaje się lit. d w brzmieniu:</p> <p>„d) certyfikatach dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych, wydanych na podstawie art. 23j ust. 8.”</p>
Art. 1 pkt 8 (art. 14a ust. 8 lit.c oraz tekst po lit.c)	<p>Tego rodzaju środki alternatywne wdrażane są poprzez</p>	T	Art. 1 pkt 12 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (<p>8. Certyfikat dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych, o którym mowa w ust. 5, wydaje Prezes UTK, na okres nie dłuższy niż pięć lat, przed wpisaniem pojazdu kolejowego do krajowego rejestru pojazdów kolejowych. Informacja o pełnieniu roli podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego zostaje wpisana do autoryzacji</p>

	odstępstwa udzielane przez odpowiedni krajowy organ bezpieczeństwa: a) przy rejestrowaniu pojazdów zgodnie z przepisami art. 33 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei w zakresie określania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie; b) przy wydawaniu certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury zgodnie z przepisami art. 10 i 11 niniejszej dyrektywy w zakresie określania podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i wydawania im certyfikatów.	T	art. 23j ust. 8 Ustawy o tk).	bezpieczeństwa, wydawanej zgodnie z art. 18a, lub certyfikatu bezpieczeństwa, wydawanego zgodnie z art. 18b.
Art. 1 pkt 9 (art. 16 ust 2 lit a)	lit. a) otrzymuje brzmienie: "a) zezwalanie na wprowadzanie do eksploatacji podsystemów strukturalnych składających się na system kolei zgodnie z art. 15 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei oraz kontrolowanie, czy są one eksploatowane i utrzymywane zgodnie z odnośnymi zasadniczymi wymaganiami;"	T	Art. 1 pkt 19 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 25e ust. 2 Ustawy o tk).	2. Na wniosek zainteresowanego producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego. Odmowa dopuszczenia do eksploatacji podsystemu strukturalnego następuje w drodze decyzji.
Art. 1 pkt 9 (art. 16 ust 2 lit a)	lit. a) otrzymuje brzmienie: "a) zezwalanie na wprowadzanie do eksploatacji podsystemów strukturalnych składających się na system kolei zgodnie z art. 15 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei oraz kontrolowanie, czy są one eksploatowane i utrzymywane zgodnie z odnośnymi zasadniczymi wymaganiami;"	T	Art. 1 pkt 24 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 25k ust. 1 Ustawy o tk).	Art. 25k. 1. Prezes UTK, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczne, okresowo sprawdza podsystem dopuszczony do eksploatacji w zakresie warunków wymienionych w art. 25e ust. 1 i zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei odnoszących się do eksploatacji i utrzymania podsystemu.
Art. 1 pkt 9 (art. 16 ust 2 lit b)	skreśla się lit. b)	N		
Art. 1 pkt 9 (art. 16 ust 2 lit c)	lit. g) otrzymuje brzmienie: "g) nadzór nad prawidłową rejestracją pojazdów w KRP oraz nad dokładnością i aktualizacją zawartych w nim informacji związanych z bezpieczeństwem;"	T	Art. 1 pkt 5 lit. b projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 13 ust. 2 pkt 5 Ustawy o tk).	b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie: „2. Do zadań Prezesa UTK w zakresie spójności systemu kolejowego, w tym nadzoru nad rozwiązaniami technicznymi, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo systemu kolei, należy: 1) zezwalanie na dopuszczanie do eksploatacji podsystemów składających się na system kolei; 2) zezwalanie na dopuszczanie do eksploatacji nowego lub modernizowanego taboru kolejowego jako podsystemu strukturalnego, nieobjętego technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”;

<p>Art. 1 pkt 9 (art. 16 ust 2 lit c)</p>	<p>lit. g) otrzymuje brzmienie: "g) nadzór nad prawidłową rejestracją pojazdów w KRP oraz nad dokładnością i aktualizacją zawartych w nim informacji związanych z bezpieczeństwem;"</p>	<p>T</p>	<p>3) wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych świadectw;</p> <p>4) prowadzenie spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o nadanie, zmianę lub wycofanie identyfikatora literowego dysponenta (VKM) oraz przekazywanie informacji w tym zakresie Europejskiej Agencji Kolejowej;</p> <p>5) prowadzenie i aktualizacja krajowego rejestru pojazdów kolejowych;</p> <p>6) nadawanie i zmiana europejskich numerów pojazdów kolejowym (EVN), wyrejestrowywanie pojazdów kolejowych oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowanych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych;</p> <p>7) prowadzenie spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o odstępstwa, przekazywanie Komisji Europejskiej dokumentów niezbędnych do otrzymania odstępstw, o których mowa w art. 25f.</p> <p>3. Obowiązek uzyskania świadectw, o których mowa w ust. 2 pkt 3, nie dotyczy urządzeń technicznych podlegających przepisom o dozorze technicznym."</p> <p>c) po ust. 7b dodaje się ust. 7c w brzmieniu: „7c. Jeżeli Prezes UTK uzna, że obowiązujące specyfikacje europejskie nie spełniają zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, informuje o tym Komisję Europejską.”</p>
<p>Art. 1 pkt 22</p>	<p>Art. 1 pkt 22 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 25ga Ustawy o tk).</p>	<p>22) po art. 25g dodaje się art. 25ga w brzmieniu: „Art. 25ga.1. Krajowy rejestr pojazdów kolejowych prowadzony przez Prezesa UTK powinien zawierać w szczególności: 1) informacje o deklaracji weryfikacji WE podsystemu i oznaczenie podmiotu, który ją wydał; 2) europejski numer pojazdu (EVN); 3) dane identyfikacyjne właściciela pojazdu kolejowego i dysponenta; 4) informacje o ograniczeniach w użytkowaniu pojazdu kolejowego; 5) oznaczenie podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM); 6) odnośniki do europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych prowadzonego przez Agencję.</p> <p>2. Dostęp do danych z krajowego rejestru pojazdów kolejowych</p>	

mają podmioty określone w przepisach wydanych przez Komisję Europejską dotyczących wspólnej specyfikacji krajowego rejestru pojazdów kolejowych) z tym że:

- 1) Prezes UTK jako jednostka rejestrująca na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – posiada nieograniczony dostęp do odczytu i możliwość dokonywania zmian w danych rejestrowych;
- 2) posiadacz, przez którego rozumie się dysponenta zgodnie z art. 4 pkt 6b – posiada dostęp do odczytu danych dotyczących pojazdów, których jest dysponentem oraz brak możliwości ich aktualizacji;
- 3) przedsiębiorstwo kolejowe, przez które rozumie się przewoźnika kolejowego zgodnie z art. 4 pkt 9 – posiada dostęp do odczytu danych na podstawie numeru pojazdu kolejowego z wyjątkiem danych dotyczących właściciela pojazdu oraz brak możliwości ich aktualizacji;
- 4) Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych i minister właściwy do spraw transportu – posiadają nieograniczony dostęp do odczytu wszystkich danych dotyczących pojazdów poddawanych kontroli lub audytowi oraz brak możliwości ich aktualizacji.

4. Dysponent obowiązany jest informować Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem, w tym o zaistnieniu okoliczności powodującej konieczność wykreślenia pojazdu kolejowego z rejestru pojazdów kolejowych.

5. Minister właściwy do spraw transportu, określi w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w tym sposób nadawania europejskiego numeru pojazdu, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz sposób wykreślenia pojazdu kolejowego z tego rejestru;
- 2) wzór krajowego rejestru pojazdów kolejowych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania;
- 3) wzór wniosku, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1;
- 4) wzór raportu, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 2.

6. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 5, uwzględni się:

- 1) wspólne wytyczne i ustalenia Komisji Europejskiej dotyczące krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
- 2) potrzeby:
- a) zagwarantowania spójności pod względem zawartości danych i ich formatu z rejestrami innych państw członkowskich

Art. 1 pkt 10	W art. 18 dodaje się literę w brzmieniu: "e) odstępstwa zastosowane zgodnie z art. 14a ust. 8."	T	Art. 1 pkt 7 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (art. 17a ust. 6 pkt 1 lit. d Ustawy o tk).	UE, b) zapewnienia należytego dostępu przedstawicieli właściwych organów i zainteresowanych stron do danych zawartych w rejestrze, c) ujednolicenia i usprawnienia stosowanych dotychczas procedur w tym zakresie."	
Art. 1 pkt 11	Art. 26 otrzymuje brzmienie: "Artykuł 26 Dostosowywanie załączników Załączniki są dostosowywane do postępu naukowo-technicznego. Środek ten, mający na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 27 ust. 2a."	N	-	-	
Art. 1 pkt 12	W art. 27 wprowadza się następujące zmiany: a) dodaje się ustęp w brzmieniu: "2a. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1-4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE; z uwzględnieniem przepisów jej art. 8"; b) skreśla się ust. 4.	N	-	-	
Art. 1 pkt 13	W załączniku II skreśla się pkt 3.	N	-	-	
Art. 2 ust. 1	Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do stosowania niniejszej dyrektywy do 24 grudnia 2010 r. Tekst tych przepisów niezwłocznie przedstawiają Komisji. Środki przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia ustanawiane są przez państwa członkowskie.	N	-	-	
Art. 2 ust. 2	Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego, które zostały przez nie przyjęte w dziedzinie objętej niniejszą	N	-	-	

	dyrektywą.			
Art. 3	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	N	-	-
Art. 4	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N	-	-

POZOSTAŁE PRZEPISY PROJEKTU¹⁴⁾

		Uzasadnienie wprowadzenia przepisu		
Jedn. red.	Treść przepisu projektu krajowego			
Art. 1 pkt 3 lit. e	„13) typ pojazdu kolejowego – pojazd kolejowy o określonych rozwiązaniach konstrukcyjnych; 14) typ budowli przeznaczony do prowadzenia ruchu kolejowego – budowla przeznaczona do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;”;	Wprowadzone zmiany wynikają z konieczności doprecyzowania i ujednolicenia słownictwa oraz poprawienia dotychczasowego brzmienia przepisów w zakresie dopuszczeń stosowanych dotychczas w Polsce.		
Art. 1 pkt 3 lit f	„14a) typ urządzenia przeznaczony do prowadzenia ruchu kolejowego – urządzenie lub system przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;”;	Wprowadzone zmiany wynikają z konieczności doprecyzowania i ujednolicenia słownictwa oraz poprawienia dotychczasowego brzmienia przepisów w zakresie dopuszczeń stosowanych dotychczas w Polsce.		
Art. 1 pkt 3 lit g	„15) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego – dokument uprawniający do eksploatacji danego typu pojazdu kolejowego w przewozach kolejowych; 16) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego – dokument uprawniający do eksploatacji danego typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego na linii kolejowej nienależącej do linii o znaczeniu państwowym;”;	Wprowadzone zmiany wynikają z konieczności doprecyzowania i ujednolicenia słownictwa oraz poprawienia dotychczasowego brzmienia przepisów w zakresie dopuszczeń stosowanych dotychczas w Polsce. Określenie zakresu geograficznego wazności świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu tylko do linii niebędących liniami o znaczeniu państwowym wynika z konieczności stopniowego ograniczania ich stosowania i wdrażania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji wydawanych w trybie poddyrektywowym.		
Art. 1 pkt 3 lit g	„16a) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego – dokument uprawniający do eksploatacji danego typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego na linii kolejowej nienależącej do linii o znaczeniu państwowym;”;	Wprowadzone zmiany wynikają z konieczności doprecyzowania i ujednolicenia słownictwa oraz poprawienia dotychczasowego brzmienia przepisów w zakresie dopuszczeń stosowanych dotychczas w Polsce. Określenie zakresu geograficznego wazności świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu tylko do linii niebędących liniami o znaczeniu państwowym wynika z konieczności stopniowego ograniczania ich stosowania i wdrażania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji wydawanych w trybie poddyrektywowym.		
Art. 1 pkt 3 lit q	pkt 34 – 34a otrzymują brzmienie: „34) certyfikat weryfikacji WE podsystemu – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei; 34a) pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem na etapie	Wprowadzona zmiana ma na celu doprecyzowanie i poprawę dotychczasowego brzmienia pojęć: certyfikat weryfikacji WE podsystemu oraz pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu. Pojęcia te wynikają z ogólnych przepisów dotyczących systemu oceny zgodności Wspólnoty Europejskiej.		

Art. 1 pkt 3 lit r	<p>jego projektowania lub budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;” po pkt 34a dodaje się pkt 34b - 34d w brzmieniu: „34b) certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności - dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że składnik jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;</p>	<p>Dodanie definicji certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności ma na celu doprecyzowanie i poprawę dotychczasowego brzmienia aktu prawnego. Pojęcie to wynika z ogólnych przepisów dotyczących systemu oceny zgodności Wspólnoty Europejskiej.</p>
Art. 1 pkt 3 lit v	<p>36d) terminal kolejowy – obiekt specjalistyczny umożliwiający załadunek, wyładunek, zestawianie lub modyfikację pociągów towarowych lub integrację usług towarowego transportu kolejowego z innymi rodzajami transportu</p>	<p>Wynika z konieczności wprowadzenia używanej terminologii transportu intermodalnego</p>
Art. 1 pkt 3 lit w	<p>po pkt 37 dodaje się pkt 37a w brzmieniu: „37a) państwo członkowskie UE – państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym i Konfederacja Szwajcarska;”</p>	<p>Wynika z konieczności wprowadzenia używanej terminologii unijnej.</p>
Art. 1 pkt 3 lit x	<p>„42) wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) – minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez różne części transeuropejskiego systemu kolei i przez system kolei jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka;”</p>	<p>Wprowadzona zmiana wynika ze zmiany nazwy transeuropejskiego systemu kolei, wprowadzonej dyrektywą 2008/57/WE</p>
Art. 1 pkt 5 lit a	<p>Art. 13 ust 1a. Do zadań Prezesa UTK, w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, należy: 5) nadzór i nadawanie uprawnień jednostkom prowadzącym szkolenia w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych koleją, nadzór nad podmiotami uprawnionymi do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty i podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań w celu uzyskania licencji maszynisty.</p>	<p>Punkt 5 ustępu 1a został usunięty na etapie prac Komisji Prawniczej RCL w wyniku skoordynowania projektu zmiany ustawy o transporcie kolejowym z procedowanymi również wtedy przez Komisję Prawniczą RCL projektem zmiany ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych, gdzie zadania w tym zakresie zostały odebrane UTK i zostały nadane Transportowemu Dozorowi Technicznemu.</p>
Art. 1 pkt 5 lit c	<p>ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Obowiązek uzyskania świadectw, o których mowa w ust. 2 pkt 3, nie dotyczy urzędów technicznych podlegających przepisom o dozorze technicznym.”</p>	<p>Przepis wynika z faktu istnienia urzędów przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego typów budowli oraz różnych typów pojazdów kolejowych, które nie podlegają procedurom dopuszczania do eksploatacji zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym a których dopuszczanie regulują przepisy o dozorze technicznym.</p>
Art. 1 pkt 6	<p>w art. 16 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie: „1. Czynności wykonywane przez Prezesa UTK określone w art. 13 ust. 1a pkt 1 – 3, pkt 5 oraz ust. 2 pkt 1 – 3, pkt 6 i 7 są odpłatne. Oplatcie podlega wykonywanie zadań, o których mowa w art. 13 ust. 1a pkt 6, o ile polegają one na wykonywaniu badań i pomiarów. 2. Wysokość opłat, o których mowa w ust. 1, z tytułu: 1) wydawania, przedłużania ważności lub zmiany: a) autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu bezpieczeństwa, świadectwa bezpieczeństwa, certyfikatu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych – nie może być</p>	<p>Nowoprojektowany art. 16 ust 1 i ust 2 ustala zasadę że czynności wykonywane przez Prezesa UTK w związku z nadawaniem i zmianą europejskich numerów pojazdów kolejowych (EVN), wyrejestrowywaniem pojazdów, wydawanie certyfikatów zakładów odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdów kolejowych oraz dokonywaniem zmian pozostałych danych rejestrowanych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych, są odpłatne oraz że opłaty te stanowią dochód budżetu państwa. Ratio legis tego zapisu jest konieczność zapewnienia źródła finansowania dla nowych zadań Prezesa UTK w przedmiotowym zakresie.</p>

wyższa niż równowartość w złotych 15 000 euro, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wydania tych dokumentów,

b) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu:

- budowlą przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 20 000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a,
- urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 20 000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a,
- pojazdu kolejowego – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 50 000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a;

2) wydawania, przedłużania ważności, aktualizowania danych zawartych w licencji maszynisty oraz wydawania wtórników licencji – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 250 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;

3) nadzoru nad:

- a) podmiotami uprawnionymi do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty,
- b) podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań w celu uzyskania licencji maszynisty

– nie może być wyższa niż równowartość w złotych 2 000 euro rocznie, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu sporządzenia dokumentu pokontrolnego;

4) wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji:

- a) podsystemów,
- b) nowego lub znacznie zmodyfikowanego taboru kolejowego jako podsystemu strukturalnego nieobjętego TSI

– nie może być wyższa niż równowartość w złotych 50 000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;

5) nadawania i zmiany europejskiego numeru pojazdu kolejowemu (EVN) – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 50 euro za pojazd, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;

6) wyrejestrowania pojazdu kolejowego – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 25 euro za pojazd, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;

<p>7) kontroli, o której mowa w art. 13 ust. 1a pkt 6 - nie może być wyższa niż równowartość w złotych 6 000 euro, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu sporządzenia dokumentu pokontrolnego.”;</p>	<p>1) „w art. 19: w ust 1: - pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;” - dodaje się pkt 5 w brzmieniu: „5) wykaz uzyskanych przez niego zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji.”; a) w ust. 2 dodaje się pkt 5 w brzmieniu: „5) wykaz uzyskanych przez niego zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji.”; b) w ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;”;</p>	<p>Wprowadzone zmiany wynikają z konieczności doprecyzowania i ujednolicenia słownictwa oraz poprawienia dotychczasowego brzmienia przepisów w zakresie dopuszczeń stosowanych dotychczas w Polsce. Ponadto zmiana polega na dodaniu wprowadzanego „zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji” jako dokumentu wymaganego do uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa oraz autoryzacji bezpieczeństwa.</p>
<p>Art. 1 pkt 10</p>	<p>„Art. 23. 8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 1) warunki, tryb wydawania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowego, uwzględniając: a) okres ważności oraz wzory świadectw, b) jednostki organizacyjne upoważnione do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw; 2) zakres badań koniecznych do uzyskania świadectw, o których mowa w pkt 1; 3) wykaz typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, o których mowa w pkt 1. 9. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 8, uwzględnia się potrzebę zapewnienia: 1) bezpieczeństwa ruchu kolejowego;</p>	<p>Wprowadzone zmiany wynikają z konieczności doprecyzowania i ujednolicenia słownictwa oraz poprawienia dotychczasowego brzmienia przepisów w zakresie dopuszczeń do eksploatacji stosowanych dotychczas w Polsce.</p>

Art. 1 pkt 12	<p>2) bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych”;</p> <p>Art. 23i. 1. W przypadku modernizacji pojazdu kolejowego wymagane jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.</p> <p>2. Do uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, o którym mowa w ust. 1, stosuje się art. 23b.</p> <p>3. Dysponent albo producent pojazdu kolejowego może złożyć do Prezesa UTK wniosek o zgodę na odstąpienie od konieczności uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.</p> <p>4. Prezes UTK, w drodze decyzji, wyraża zgodę, o której mowa w ust. 3, jeżeli modernizacja nie powoduje zmian wpływających na bezpieczeństwo transportu kolejowego lub zgodność z siecią kolejową, na której będzie eksploatowany pojazd kolejowy.</p>	<p>Wprowadzenie przepisu wynika z konieczności uspołnienienia aktu prawnego w zakresie dopuszczania pojazdów kolejowych do eksploatacji pod kątem pojazdów modernizowanych.</p>
Art. 1 pkt 15	<p>1) art. 25b otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 25b. 1. W przypadku gdy ustawa nie stanowi inaczej do oceny zgodności podsystemów, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji, w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez podsystemy zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i postępowania w sprawie podsystemów niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei stosuje się odpowiednio przepisy: art. 5 pkt 4 – 9, 11 – 13 i 16, art. 14 – 18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4 – 7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, art. 26, art. 38 – 40, art. 40b – 40f, art. 40h – 40i, art. 41, art. 41b i art. 41c, art. 42 oraz art. 43a – 44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to „dopuszczenie do obrotu” lub „wycofanie z eksploatacji”.</p> <p>2. W przypadku gdy ustawa nie stanowi inaczej do oceny zgodności składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez składniki interoperacyjności zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i postępowania w sprawie składników interoperacyjności niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei stosuje się przepisy: art. 4, art. 5 pkt 1 – 13 i 16, art. 12, art. 13a, art. 14 – 18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4 – 7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, art. 26, art. 37 – 42 oraz art. 43a – 45 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to „dopuszczenie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji”.”;</p>	<p>Wprowadzone zmiany polegają na uaktualnieniu odwołań do ustawy o systemie oceny zgodności.</p>
Art. 1 pkt 24	<p>„Art. 25k. 1. Prezes UTK, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczne,</p>	<p>Wynika z konieczności ujednolicenia stosowanej terminologii w całym projekcie i doprowadzenia do spójności z dotychczasowym brzmieniem zapisu zawartym w</p>

	okresowo sprawdza podsystem dopuszczony do eksploatacji w zakresie warunków wymienionych w art. 25e ust. 1 i zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei odnoszących się do eksploatacji i utrzymania podsystemu.	obowiązującej ustawie.
Art. 1 pkt 25	<p>w art.25l</p> <p>ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, opłaty związane z badaniami ponosi podmiot, w stosunku do którego została przeprowadzona ta kontrola.”,</p> <p>b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„4. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei, opłaty związane z badaniami ponosi budżet państwa.”;</p> <p>1)</p>	<p>Zmiana zapisu wyniku z doprecyzowania zapisu istniejącego. Dotychczas podmiotem który dokonywał opłaty był podmiot wobec którego Prezes UTK wydał decyzję o oddaniu do eksploatacji, co powodowało iż nie zawsze był to podmiot wobec którego prowadzona była kontrola. Obecny zapis uniemożliwia postanie takiej sytuacji.</p>
Art. 1 pkt 26	<p>1) w art.25m ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:</p> <p>„1. W przypadku gdy w wyniku kontroli Prezes UTK stwierdzi, że składnik interoperacyjności lub podsystem nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, może, w drodze decyzji, na okres nie dłuższy niż 2 miesiące, zakazać eksploataowania podsystemu lub składnika interoperacyjności.</p> <p>2. W przypadku wszczęcia postępowania w sprawie eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei Prezes UTK może, w drodze decyzji, przedłużyć zakaz, o którym mowa w ust. 1, do czasu zakończenia postępowania.”;</p>	<p>Zmiana wynika z konieczności ujednolicenia stosowanej terminologii w całym projekcie i doprowadzenia do spójności z dotychczasowym brzmieniem zapisu zawartym w obowiązującej ustawie.</p> <p>Zmiana zapisu wyniku z doprecyzowania zapisu istniejącego. Dotychczas podmiotem który dokonywał opłaty był podmiot wobec którego Prezes UTK wydał decyzję o oddaniu do eksploatacji, co powodowało iż nie zawsze był to podmiot wobec którego prowadzona była kontrola. Obecny zapis uniemożliwia postanie takiej sytuacji.</p>
Art. 1 pkt 27	<p>w art. 25n ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Stroną postępowania jest podmiot, który podjął eksploatację podsystemu strukturalnego bez uzyskania od Prezesa UTK zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji lub w stosunku do którego Prezes UTK wydał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i w stosunku do którego postępowanie zostało wszczęte.”;</p> <p>1)</p>	<p>Zmiana wynika ze zmiany w nazewnictwie. Dotychczas stosowana nazwa „decyzja o oddaniu podsystemu lub składnika interoperacyjności do eksploatacji” została zastąpiona „zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu”.Zmiana wynika z konieczności ujednolicenia stosowanej terminologii w całym projekcie i doprowadzenia do spójności z dotychczasowym brzmieniem zapisu zawartym w obowiązującej ustawie.</p>
Art. 3	<p>Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie:</p> <p>1) art. 23 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 23</p>	<p>Art. 3 wprowadza okres przejściowy dla aktów wykonawczych wydanych na podstawie niniejszej ustawy;</p>

ust. 8 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;
2) art. 25t ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

**w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli
przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectw dopuszczenia do
eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu
kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu
kolejowego²⁾**

Na podstawie art. 23 ust. 8 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki, tryb wydawania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego;
- 2) okres ważności oraz wzory świadectw;
- 3) wykaz jednostek organizacyjnych upoważnionych do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw.

§ 2. Z wnioskiem o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego producent lub wykonawca, zarządca infrastruktury, użytkownik bocznic kolejowej lub przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej występuje do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, załączając wyniki badań typu budowli, przeprowadzonych przez jednostkę organizacyjną upoważnioną do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji, zwaną dalej „upoważnioną jednostką”.

§ 3. Z wnioskiem o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego producent lub wykonawca, zarządca infrastruktury, użytkownik bocznic kolejowej lub

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.7.2008, str. 1).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586 i Nr 106, poz. 622.

przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej występuje do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, załączając wyniki badań typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego, przeprowadzonych przez upoważnioną jednostkę.

§ 4. Z wnioskiem o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego producent lub wykonawca, przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury, użytkownik bocznic kolejowej lub przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej występuje do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, załączając wyniki badań typu pojazdu kolejowego, przeprowadzanych przez upoważnioną jednostkę.

§ 5. Wykaz upoważnionych jednostek, o których mowa w § 2 ~~–~~4, oraz badania, jakie mogą być przeprowadzane przez te jednostki, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 6. Jednostki upoważnione w rozumieniu niniejszego rozporządzenia, które są notyfikowane do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.7.2008, str. 1), są upoważnione do przeprowadzania procesów oceny zgodności z obowiązującym prawem krajowym i sporządzania certyfikatów weryfikacji przepisów krajowych, przy zachowaniu wszelkich wymagań dotyczących certyfikacji WE, w tym opracowania dokumentacji technicznej obejmującej zakres wykonanej weryfikacji.

§ 7. Dla celów niniejszego rozporządzenia badania realizowane przez jednostki upoważnione obejmują następujące obszary podsystemy.

- 1) strukturalne:
 - a) infrastruktura,
 - b) energia,
 - c) sterowanie,
- 2) eksploatacyjne:
 - a) ruch kolejowy,
 - b) utrzymanie,
 - c) aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych.

§ 8.1. Do wniosków, o których mowa w § 2, należy również dołączyć dokumentację techniczną, w tym:

- 1) warunki techniczne wykonania i odbioru;
- 2) dokumentację techniczną dla budowli;
- 3) w przypadku typów budowli po przeprowadzonych próbach eksploatacyjnych - opinię techniczną wydaną przez zarządcę infrastruktury lub użytkownika bocznic kolejowej;
- 4) opinię upoważnionej jednostki lub certyfikat weryfikacji wydany przez jednostkę, o której mowa w § 6.

2. Do wniosków, o których mowa w § 3, należy również dołączyć dokumentację techniczną, w tym:

- 1) warunki techniczne wykonania i odbioru;
- 2) dokumentację techniczno-ruchową;
- 3) w przypadku urządzeń sterowania ruchem kolejowym - dowód bezpieczeństwa lub weryfikację tego dowodu;
- 4) w przypadku typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego po przeprowadzonych próbach eksploatacyjnych - opinię techniczną wydaną przez zarządcę infrastruktury kolejowej lub użytkownika bocznicy kolejowej lub certyfikat weryfikacji wydany przez jednostkę notyfikowaną;
- 5) opinię upoważnionej jednostki lub certyfikat weryfikacji wydany przez jednostkę, o której mowa w § 6.

3. Do wniosków, o których mowa w § 4, należy również dołączyć dokumentację techniczną, w tym:

- 1) warunki techniczne wykonania i odbioru;
- 2) dokumentację techniczno-ruchową;
- 3) w przypadku typów pojazdów kolejowych po przeprowadzonych próbach eksploatacyjnych - opinię techniczną wydaną odpowiednio przez zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznicy kolejowej;
- 4) opinię upoważnionej jednostki lub certyfikat weryfikacji wydany przez jednostkę, o której mowa w § 6.

4. Do wniosku o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego lub świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, które są eksploatowane i były dopuszczone do eksploatacji w kraju przed dniem 14 listopada 1997 r., należy dołączyć wyłącznie następujące dokumenty:

- 1) opis techniczny lub dokumentację techniczną;
- 2) pozytywną opinię użytkownika z dotychczasowej eksploatacji, uwzględniającą aktualny stan techniczny.

§ 9. 1. Do wniosków, o których mowa w § 2-4, mogą być załączone, o ile wystąpi o to Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, opinie ekspertów dotyczące dokumentacji technicznej, sprawozdań oraz wyników przeprowadzonych badań.

2. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może odstąpić od wymogu załączania wyników badań, o których mowa w § 2-4, w przypadku typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego, które są eksploatowane i były dopuszczone do eksploatacji w kraju przed dniem 14 listopada 1997 r.

§ 10. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydaje świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego na podstawie dołączonych do wniosku dokumentów, o których mowa w § 2-4.

§ 11. 1. Świadcstwa, o których mowa w § 2-~~4~~ 4, wydaje się na czas nieokreślony, a w przypadku nowych typów lub konieczności przeprowadzenia prób eksploatacyjnych, na czas określony, przewidziany na przeprowadzenie tych prób.

2. Próby, o których mowa w ust. 1, przeprowadza się zgodnie z programem prób eksploatacyjnych, opracowanym przez upoważnioną jednostkę w porozumieniu z Urzędem Transportu Kolejowego.

3. Jeżeli próby, o których mowa w ust. 1, nie mogą być przeprowadzone w terminie przewidzianym w programie prób eksploatacyjnych z przyczyn niezależnych od podmiotów, o których mowa w § 2-~~4~~ 4, lub ze względu na konieczność przeprowadzenia dodatkowych badań lub ekspertyz, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego na wniosek tych podmiotów może przedłużyć ważność świadctwa dopuszczenia do eksploatacji wydanego na czas określony, wydając nowe świadctwo.

4. W przypadkach, o których mowa w ust. 3, do wniosku o przedłużenie ważności świadctwa wydanego na czas określony nie jest wymagane ponowne załączanie dokumentów, o których mowa w § 2-~~4~~ 4 i 8.

§ 12. Świadcstwa, o których mowa w § 2-~~4~~ 4, mogą być cofnięte przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych, ochrony przeciwpożarowej lub ochrony środowiska.

§ 13. Wzory świadctw, o których mowa w § 2-~~4~~ 4, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 14. Świadcstwa dopuszczenia do eksploatacji wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują swoją ważność.

§ 15. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

ZAŁĄCZNIK Nr 1

WYKAZ UPOWAŻNIONYCH JEDNOSTEK ORAZ BADANIA, JAKIE MOGĄ BYĆ PRZEPROWADZANE PRZEZ TE JEDNOSTKI

Do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji upoważnione są następujące jednostki zgodnie z przedstawionym zakresem ich działania:

1. Instytut Kolejnictwa
ul. Chłopickiego 50
04-275 Warszawa
2. Movares Polska Sp. z o. o.
ul. Świętojerska 5/7
00-236 Warszawa
3. Politechnika Warszawska
Plac Politechniki 1
00-661 Warszawa
4. Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki
ul. Warszawska 24
31-155 Kraków
5. Politechnika Śląska
Instytut Transportu
ul. Krasińskiego 8
40-019 Katowice
6. Politechnika Radomska im. Kazimierza Pułaskiego
ul. Malczewskiego 29
26-600 Radom
7. Politechnika Poznańska
pl. M. Skłodowskiej-Curie 5
60-965 Poznań
8. Politechnika Gdańska
ul. Narutowicza 11/12
80-952 Gdańsk

9. Instytut Pojazdów Szynowych "Tabor"
ul. Warszawska 181
61-055 Poznań
10. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
ul. Jagiellońska 80
03-215 Warszawa
11. Instytut Elektrotechniki
ul. Pożaryskiego 28
04-703 Warszawa

Nazwa jednostki badawczej	Instytut Kolejnictwa	Movares Polska Sp. z o.o.	Politechnika Warszawska	Politechnika Krakowska	Politechnika Śląska	Politechnika Radomska	Politechnika Poznańska	Politechnika Gdańska	Instytut Pojazdów w Szynowych TABOR	Instytut Badawczy Dróg i Mostów	Instytut Elektrotechniki
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Badanie typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego-podsystem infrastruktura											
	X		X	X				X	X	X	
Badanie sieci jezdnej wchodzącej w skład sieci trakcyjnej-podsystem energia											
	X			X	X		X	X			X
Badanie trzeciej szyny w metrze											

	X			X	X						X
	Badanie sieci powrotnej-podsystem energia										
	X			X							X
	Badania urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego-podsystem sterowanie(urządzenia przytorowe, urządzenia pokładowe)										
	X	X	X	X	X	X	X		X		X
	Badania typów pojazdów kolejowych-podsystem tabor										
	X	X	X	X	X		X		X		X

Uwaga: symbol X umieszczony w tabeli oznacza, że dana jednostka badawcza jest upoważniona do przeprowadzania badań określonych w danym wierszu

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
Rzeczpospolita Polska

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Warszawa, dnia

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO



ŚWIADECTWO

Nr

dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczzonego do prowadzenia ruchu kolejowego

Nazwa i typ urządzenia
Producent

Rok budowy
Cecha charakterystyka urządzenia

Badania typu urządzenia

Świadectwo ważne jest

Świadectwo wydano na wniosek

Numer rejestru

Podstawa prawna: Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.)

(podpis)

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
Rzeczpospolita Polska
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego Warszawa, dnia
URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU
KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU
KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
ŚWIADECTWO
Nr
URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU
dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego
URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU
KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
Nazwa i typ pojazdu
Producent
Rok budowy
Charakterystyka pojazdu
URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU
KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
Badania typu pojazdu
URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU
KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
Świadectwo ważne jest:
URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU
KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
Podstawa prawna: Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
(Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.)
URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU
KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU
KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU
KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU
KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU
KOLEJOWEGO URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO
(podpis)

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 23 ust. 8 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.).

Konieczność nowelizacji obowiązującego rozporządzenia wynika z faktu wydania przez Komisję Europejską dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1) oraz konieczności jej transpozycji do krajowego porządku prawnego.

Zmieniane rozporządzenie dotyczy m.in. określenia warunków wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego.

Nowelizacja polega na wprowadzeniu w § 6 ww. rozporządzenia odniesienia do wdrażanej dyrektywy, tak aby umożliwić jednostkom posiadającym status jednostki upoważnionej do prowadzenia badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia typu do eksploatacji, które są notyfikowane do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, przeprowadzanie procesów oceny zgodności z obowiązującym prawem krajowym i sporządzania certyfikatów weryfikacji przepisów krajowych, przy zachowaniu wszelkich wymagań dotyczących certyfikacji WE, w tym opracowania dokumentacji technicznej obejmującej zakres wykonanej weryfikacji dla podsystemów niezgodnych z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności.

W rozporządzeniu został również określony zakres podsystemów, dla których te jednostki będą mogły przeprowadzać procedury weryfikacji zgodności.

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Przepisy rozporządzenia dotyczą jednostek upoważnionych do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, producentów, importerów, inwestorów dostarczających lub wytwarzających elementy systemu kolei, a także zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych eksploatujących ten system oraz notyfikowanych jednostek certyfikujących - w zakresie procedur weryfikacji podsystemów i oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności systemu kolei z zasadniczymi wymaganiami.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z Instytutem Kolejnictwa, Urzędem Transportu Kolejowego, Spółkami Grupy PKP oraz Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego.

3. Wpływ regulacji na:

1) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

rozporządzenie nie spowoduje obciążenia budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

2) rynek pracy:

nie przewiduje się wpływu rozporządzenia na rynek pracy.

3) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:

przepisy rozporządzenia będą wpływać na praktykę inżynierską w zakresie projektowania, budowy, remontów i modernizacji systemu kolei i jej elementów, eksploatowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

4) sytuację i rozwój regionalny:

nie przewiduje się wpływu rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

5) sytuację finansową:

nie przewiduje się bezpośredniego wpływu rozporządzenia na zmianę sytuacji finansowej kolei.

4. Korzyści społeczne

Korzyści społeczne pojawią się w przyszłości, ponieważ polskie koleje w coraz większym zakresie będą funkcjonować w systemie kolei europejskich co przyniesie poprawę jakości oferty transportu kolejowego.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego

Na podstawie art. 23 ust. 8 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa zakres badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego.

§ 2. 1. Zakres badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji, zwanych dalej „badaniami koniecznymi”, typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego obejmuje:

- 1) badanie zgodności z wymaganiami określonymi w odpowiednich, dla danego typu budowli, polskich lub europejskich normach;
- 2) badanie zgodności z warunkami technicznymi, określonymi w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie;
- 3) analizę wyników prób eksploatacyjnych.

2. Zakres badań koniecznych sieci jezdnej wchodzącej w skład sieci trakcyjnej, oprócz badań, o których mowa w ust. 1, obejmuje dodatkowo:

- 1) badanie statyczne z konstrukcjami wsporczymi polegające na sprawdzeniu zgodności parametrów z wymaganiami technicznymi, w tym:
 - a) zawieszenia przewodów jezdnych, ich wysokości, pochylenia oraz odsuwu od osi toru,
 - b) parametrów geometrycznych sieci jezdnej,
 - c) naciągu przewodów jezdnych i lin nośnych w różnych warunkach atmosferycznych, z uwzględnieniem zmian temperatury i oblodzenia;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586 i Nr 106, poz. 622.

- 2) badanie dynamiczne w trakcie prób eksploatacyjnych, w tym:
- a) badanie uniesienia przewodów jezdnych w punkcie podwieszenia przy najwyższej dopuszczalnej prędkości jazdy na linii kolejowej,
 - b) sprawdzenie współpracy odbieraka prądu z siecią jezdnią, w szczególności czasu trwania przerw stykowych i zmienności wartości siły stykowej,
 - c) pomiar odsuwu przewodów jezdnych w czasie jazdy pojazdów kolejowych,
 - d) sprawdzenie wartości prędkości krytycznej,
 - e) badanie przemieszczeń i przyspieszeń ślizgacza pod wpływem ruchu.

3. Zakres badań koniecznych trzeciej szyny w metrze, oprócz badań, o których mowa w ust. 1 pkt 1, obejmuje dodatkowo sprawdzenie zgodności jej parametrów z wymaganiami technicznymi, dotyczącymi w szczególności:

- 1) parametrów geometrycznych trzeciej szyny;
- 2) współpracy odbieraka prądu z trzecią szyną;
- 3) układu mocowania;
- 4) oceny skuteczności ochrony przeciwporażeniowej.

4. Zakres badań koniecznych sieci powrotnej, oprócz badań, o których mowa w ust. 1, obejmuje dodatkowo ocenę skuteczności ochrony przeciwporażeniowej.

§ 3. Zakres badań koniecznych urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego obejmuje:

- 1) dla typów urządzeń sterowania i zabezpieczenia ruchu kolejowego:
 - a) badanie zgodności z wymaganiami określonymi w odpowiednich, dla danego typu urządzeń, polskich lub europejskich normach,
 - b) badanie funkcjonalne w warunkach normalnych, w tym sprzętu i programowania,
 - c) badanie funkcjonalne w warunkach oddziaływania uszkodzeń przy:
 - oddziaływaniu uszkodzeń pojedynczych,
 - niezależności elementów sprzętowych,
 - wykrywaniu uszkodzeń pojedynczych,
 - reakcji na wykryte uszkodzenie pojedyncze i zdolności pozostawania w stanie bezpiecznym,
 - oddziaływaniu uszkodzeń wielokrotnych,
 - zmiennych wartościach parametrów napięcia, prądu i częstotliwości,
 - d) badanie funkcjonalne w warunkach oddziaływania zewnętrznego poprzez:
 - badanie klimatyczne,
 - badanie na oddziaływania mechaniczne,
 - badanie na oddziaływania elektryczne, w tym kompatybilności elektromagnetycznej,
 - zabezpieczenie przed nieautoryzowanym dostępem,

- badanie wytrzymałościowe,
 - e) badanie bezpieczeństwa działania w warunkach rzeczywistego zastosowania urządzenia,
 - f) wykonanie następujących testów kwalifikacyjnych ich systemów:
 - test funkcjonalności,
 - test niezawodności,
 - test bezpieczeństwa;
- 2) dla typów urządzeń telekomunikacji kolejowej:
- a) badanie zgodności z przepisami telekomunikacyjnymi wymaganymi dla urządzeń telekomunikacji kolejowej,
 - b) badanie zgodności z warunkami technicznymi, w tym badanie:
 - funkcjonalne i niezawodnościowe,
 - kompatybilności elektromagnetycznej,
 - środowiskowe, w szczególności współpracy z istniejącymi systemami i urządzeniami,
 - c) analizę wyników prób eksploatacyjnych.

§ 4. Zakres badań koniecznych typów pojazdów kolejowych obejmuje:

- 1) dla typu pojazdu trakcyjnego oraz jego typowego zespołu, podzespołu i elementu odpowiednio:
- a) sprawdzenie zgodności wykonania z wymaganiami technicznymi wykonania i odbioru, dokumentacją konstrukcyjną oraz z wymaganiami określonymi w odpowiednich polskich lub europejskich normach dla pojazdów trakcyjnych, ich zespołów, podzespołów i elementów,
 - b) sprawdzenie świadectw jakości, atestów, wyników odbiorów jakościowo-technicznych na zastosowane zespoły, podzespoły, elementy i materiały,
 - c) sprawdzenie pojazdu trakcyjnego w zakresie:
 - zachowania skrajni taboru i wymiaru długości,
 - przejazdu przez łuk o minimalnym promieniu,
 - przejazdu przez górkę wzorcową,
 - bezpieczeństwa pracownika manewrowego,
 - d) pomiar masy własnej całkowitej i nacisków kół na szynę pojazdu trakcyjnego,
 - e) ocenę własności dynamicznych pojazdu trakcyjnego, w szczególności w zakresie:
 - określenia współczynnika bezpieczeństwa przeciw wykołeniu Y/Q ,
 - określenia sił między kołem a szyną,
 - spokojności biegu i komfortu jazdy,

- minimalnego promienia łuku przy dopuszczalnym przyspieszeniu dośrodkowym,
- f) sprawdzenie wytrzymałości głównych elementów, w tym:
- wytrzymałości pudła i zamocowania urządzeń,
 - przejmowania energii zderzenia czołowego na podstawie próby poligonowej lub obliczeń symulacyjnych,
 - wytrzymałości zmęczeniowej ram wózków,
 - charakterystyki urządzeń ciągnowo-zderznych i ich próby zmęczeniowe,
 - odporności szyb czołowych i bocznych kabiny maszynisty na uderzenie i zmiany ciśnienia,
- g) badanie układów hamulcowych w zakresie:
- oceny zastosowanego systemu hamulców,
 - działania hamulca pneumatycznego i hamulca bezpieczeństwa,
 - działania innych systemów hamulca - hamulca elektropneumatycznego, elektrodynamicznego i szynowego,
 - działania hamulca postojowego,
 - pomiarów dróg hamowania,
 - określenia masy hamującej pojazdu trakcyjnego,
 - działania urządzeń przeciwpoślizgowych,
- h) sprawdzenie charakterystyk trakcyjnych pojazdu trakcyjnego w zakresie:
- wyznaczenia linii przyczepności na obwodzie kół napędnych,
 - wyznaczenia linii siły pociągowej w funkcji prędkości,
 - wyznaczenia czasu zadziałania urządzeń przeciwpoślizgowych i eliminowania poślizgu,
- i) sprawdzenie odbieraka prądu i jego współpracy z siecią trakcyjną,
- j) badanie i ocenę urządzeń bezpieczeństwa ruchu, w tym: czuwaka aktywnego (CA), urządzeń samoczynnego hamowania pociągu (SHP), urządzeń radiołączności kolejowej z funkcją radio-stop, urządzeń systemu kontroli prowadzenia pociągów,
- k) sprawdzenie urządzeń rejestrujących przebieg pracy pojazdu trakcyjnego,
- l) sprawdzenie działania urządzeń zabezpieczających przeciwzwarciovych i przeciwporażeniowych zainstalowanych na pojeździe trakcyjnym,
- m) sprawdzenie urządzeń zabezpieczających przed skutkami zwarć oraz porażeniem prądem elektrycznym, w tym złącz ochronnych uszyniających oraz zabezpieczeń przed urazami elektrycznymi obsługi wagonów i pasażerów pojazdu trakcyjnego,
- n) sprawdzenie oznakowania i sygnalizacji czoła i końca pojazdu trakcyjnego,

- o) badanie oddziaływania na otoczenie w zakresie hałasu emitowanego na zewnątrz pojazdu trakcyjnego oraz toksyczności spalin,
- p) sprawdzenie zabezpieczenia przeciwpożarowego pojazdu trakcyjnego poprzez badanie:
 - materiałów i wyrobów, w tym przewodów elektrycznych użytych w konstrukcji i wyposażeniu pod względem palności, toksyczności i właściwości dymowych, przy paleniu i rozprzestrzenianiu się płomienia,
 - zainstalowanego wyposażenia przeciwpożarowego,
- r) badanie pojazdu trakcyjnego w zakresie:
 - emitowanych na zewnątrz i wewnątrz zakłóceń radioelektrycznych i elektromagnetycznych,
 - zakłóceń w sieci trakcyjnej w wyniku działań urządzeń impulsowych,
 - odporności wyposażenia na zewnętrzne pola elektromagnetyczne,
 - wpływu zakłóceń generowanych na urządzenia sterowania ruchem kolejowym,
- s) sprawdzenie sygnałów dźwiękowych pojazdu trakcyjnego,
- t) sprawdzenie warunków pracy maszynisty w kabinie maszynisty pojazdu trakcyjnego, w zakresie:
 - ergonomii stanowiska pracy, pola widzenia szlaku, oceny fotela maszynisty, oświetlenia kabiny i przyrządów,
 - poziomu drgań mechanicznych pod względem oddziaływania na organizm ludzki i komfort jazdy,
 - poziomu hałasu infradźwiękowego, słyszalnego i ultradźwiękowego,
 - indukcyjności pola magnetycznego,
 - mikroklimatu kabiny maszynisty oraz zmian ciśnienia wewnętrznego,
- u) sprawdzenie warunków podróżowania pasażerów w zespołach trakcyjnych, wagonach silnikowych i autobusach szynowych, w zakresie:
 - poziomu drgań mechanicznych pod względem oddziaływania na organizm ludzki i komfort jazdy,
 - poziomu hałasu słyszalnego,
 - ergonomii siedzisk i pomieszczeń dla pasażerów,
 - mikroklimatu pomieszczeń dla pasażerów,
 - oświetlenia pomieszczeń dla pasażerów,
 - odporności szyb okiennych na uderzenie,
- w) sprawdzenie w pojeździe trakcyjnym zamocowania stopni, poręczy, osłon części wirujących oraz szerokości przejść,
- x) sprawdzenie kompletności badań i prób wyposażenia pojazdu trakcyjnego podlegającego dozorowi technicznemu,

- y) potwierdzenie poprawności zastosowanych w pojeździe trakcyjnym rozwiązań, decydujących o bezpieczeństwie ruchu, bezpieczeństwie przewozu osób i rzeczy oraz ochrony środowiska, w trakcie prób eksploatacyjnych;
- 2) dla typu wagonu pasażerskiego oraz jego typowego zespołu, podzespołu i elementu odpowiednio:
- a) sprawdzenie zgodności wykonania z wymaganiami technicznymi wykonania i odbioru, dokumentacją konstrukcyjną oraz z wymaganiami określonymi w odpowiednich polskich lub europejskich normach dla wagonów pasażerskich, ich zespołów, podzespołów i elementów,
 - b) sprawdzenie świadectw jakości, atestów, wyników odbiorów jakościowo-technicznych na zastosowane zespoły, podzespoły, elementy i materiały,
 - c) sprawdzenie wagonu pasażerskiego w zakresie:
 - zachowania skrajni taboru i wymiaru długości,
 - przejazdu przez łuk o minimalnym promieniu i przez rampę promową,
 - bezpieczeństwa pracownika manewrowego,
 - przejazdu przez górkę wzorcową,
 - d) pomiar masy własnej całkowitej i nacisków kół na szynę wagonu pasażerskiego,
 - e) ocenę własności dynamicznych wagonu pasażerskiego, w szczególności w zakresie:
 - określenia współczynnika bezpieczeństwa przeciw wykołeniu Y/Q ,
 - określenia sił między kołem a szyną,
 - spokojności biegu i komfortu jazdy,
 - minimalnego promienia łuku przy dopuszczalnym przyspieszeniu dośrodkowym,
 - f) sprawdzenie wytrzymałości głównych elementów, w tym:
 - wytrzymałości pudła i zamocowania urządzeń,
 - przejmowania energii zderzenia czołowego na podstawie próby poligonowej lub obliczeń symulacyjnych,
 - wytrzymałości zmęczeniowej ram wózków,
 - charakterystyki urządzeń ciągnowo-zderznych i próby zmęczeniowe,
 - odporności szyb na uderzenie i zmiany ciśnienia,
 - g) badanie układów hamulcowych w zakresie:
 - badania stacjonarnego właściwości wagonu pasażerskiego pod względem hamowania, w zakresie skuteczności działania zastosowanego systemu hamulców,
 - badania stacjonarnego i ruchowego właściwości wagonu pasażerskiego pod względem hamowania, w zakresie działania hamulca dodatkowego, postojowego i bezpieczeństwa,

- badania ruchowego właściwości wagonu pasażerskiego pod względem hamowania, w zakresie określenia skuteczności hamulca,
 - badania ruchowego właściwości wagonu pasażerskiego pod względem hamowania, w zakresie działania urządzeń przeciwpoślizgowych,
- h) badanie urządzeń zewnętrznych wagonu pasażerskiego, w tym:
- połączeń międzywagonowych, mostków przejściowych i wałków gumowych,
 - stopni, uchwytów i tablic informacyjnych,
 - w zakresie malowania i napisów,
- i) badanie urządzeń wewnętrznych wagonu pasażerskiego, w tym:
- okien, drzwi wejściowych czołowych,
 - urządzeń sanitarnych,
- j) badanie urządzeń sterowania i blokady drzwi wejściowych wagonu pasażerskiego,
- k) badanie ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji wagonu pasażerskiego,
- l) badanie układu zasilania wagonu pasażerskiego, w tym:
- przetwornicy statycznej,
 - urządzeń wybiorczo-przełączających WN,
 - badanie wpływu zakłóceń generowanych przez wagon pasażerski na urządzenia sterowania ruchem kolejowym,
- m) sprawdzenie działania urządzeń zabezpieczających przeciwzwarciowych i przeciwporażeniowych, zainstalowanych w wagonie pasażerskim,
- n) sprawdzenie urządzeń zabezpieczających przed skutkami zwarć oraz porażeniem prądem elektrycznym, w tym złącz ochronnych uszyniających oraz zabezpieczeń przed urazami elektrycznymi obsługi wagonów i pasażerów wagonu pasażerskiego,
- o) sprawdzenie urządzeń radiołączności kolejowej i instalacji rozgłoszeniowej wagonu pasażerskiego,
- p) sprawdzenie zabezpieczenia przeciwpożarowego wagonu pasażerskiego poprzez badanie:
- materiałów i wyrobów, w tym przewodów elektrycznych użytych w konstrukcji i wyposażeniu wagonu pasażerskiego pod względem palności, toksyczności i właściwości dymowych, przy paleniu i rozprzestrzenianiu się płomienia,
 - zainstalowanego w wagonie pasażerskim wyposażenia przeciwpożarowego;
- r) sprawdzenie poziomu zakłóceń radioelektrycznych, emitowanych wewnątrz i na zewnątrz wagonu pasażerskiego,
- s) sprawdzenie zainstalowanego w wagonie pasażerskim systemu diagnostycznego i transmisji danych diagnostycznych,

- t) sprawdzenie warunków podróżowania pasażerów, w tym:
 - poziomu drgań mechanicznych pod względem oddziaływania na organizm ludzki i komfort jazdy,
 - poziomu hałasu słyszalnego,
 - ergonomii siedzisk i pomieszczeń dla pasażerów,
 - oświetlenia pomieszczeń dla pasażerów,
 - u) sprawdzenie oznakowania i sygnalizacji końca pociągu,
 - w) sprawdzenie kompletności badań i prób wyposażenia wagonu pasażerskiego, podlegającego dozorowi technicznemu,
 - x) potwierdzenie poprawności rozwiązań zastosowanych w wagonie pasażerskim, decydujących w sprawach bezpieczeństwa ruchu, bezpieczeństwa przewozu osób oraz ochrony środowiska, w trakcie prób eksploatacyjnych,
 - y) badanie impedancji zestawu kołowego wagonu pasażerskiego;
- 3) dla typu wagonu towarowego oraz jego typowego zespołu, podzespołu i elementu odpowiednio:
- a) sprawdzenie zgodności wykonania z wymaganiami technicznymi wykonania i odbioru, dokumentacją konstrukcyjną oraz z wymaganiami określonymi w odpowiednich polskich lub europejskich normach dla wagonów towarowych, ich zespołów, podzespołów i elementów,
 - b) sprawdzenie świadectw jakości, atestów, wyników odbiorów jakościowo-technicznych na zastosowane zespoły, podzespoły, elementy i materiały,
 - c) sprawdzenie wagonu towarowego w zakresie:
 - zachowania skrajni taboru i wymiaru długości,
 - przejazdu przez łuk o minimalnym promieniu i przez rampę promową,
 - bezpieczeństwa pracownika manewrowego,
 - przejazdu przez górkę wzorcową,
 - d) pomiar masy własnej całkowitej, nacisków kół na szynę i rozkładu nacisków w wagonie towarowym,
 - e) ocenę własności dynamicznych wagonu towarowego, w szczególności w zakresie:
 - określenia współczynnika bezpieczeństwa przeciw wykolejeniu Y/Q ,
 - określenia sił między kołem a szyną,
 - spokojności biegu,
 - f) sprawdzenie wytrzymałości głównych elementów, w tym:
 - wytrzymałości pudła, ostoi i zamocowań urządzeń wyposażenia,
 - przejmowania energii zderzenia czołowego na podstawie próby poligonowej lub obliczeń symulacyjnych,

- charakterystyki urządzeń ciągnowo-zderznych i ich próby zmęczeniowe,
- g) badanie układów hamulcowych, w zakresie:
- badania stacjonarnego właściwości wagonu towarowego pod względem hamowania, w zakresie skuteczności działania zastosowanego systemu hamulców,
 - badania stacjonarnego i ruchowego właściwości wagonu towarowego pod względem hamowania, w zakresie działania hamulca dodatkowego, postojowego i bezpieczeństwa,
 - badania ruchowego właściwości wagonu towarowego pod względem hamowania, w zakresie określenia skuteczności hamulca,
- h) badanie materiałów i wyrobów użytych w konstrukcji i wyposażeniu, pod względem palności, toksyczności i właściwości dymowych,
- i) sprawdzenie oznakowania i sygnalizacji końca pociągu,
- j) sprawdzenie kompletności badań i prób wyposażenia wagonu towarowego, podlegającego dozorowi technicznemu,
- k) potwierdzenie poprawności rozwiązań zastosowanych w wagonie towarowym, decydujących o bezpieczeństwie ruchu, bezpieczeństwie przewozu osób i rzeczy oraz ochronie środowiska w trakcie prób eksploatacyjnych;
- 4) dla typowego pojazdu specjalnego oraz jego typowego zespołu, podzespołu i elementu odpowiednio:
- a) sprawdzenie zgodności wykonania z wymaganiami technicznymi dotyczącymi wykonania i odbioru, dokumentacją konstrukcyjną oraz z wymaganiami określonymi w odpowiednich polskich lub europejskich normach dla pojazdów specjalnych, ich zespołów, podzespołów i elementów,
- b) sprawdzenie świadectw jakości, atestów, wyników odbiorów jakościowo-technicznych na zastosowane zespoły, podzespoły, elementy i materiały,
- c) sprawdzenie pojazdu specjalnego w zakresie:
- zachowania skrajni taboru i wymiaru długości,
 - przejazdu przez łuk o minimalnym promieniu,
 - bezpieczeństwa pracownika manewrowego,
 - przejazdu przez górkę wzorcową,
- d) pomiar masy własnej całkowitej i nacisków kół na szynę pojazdu specjalnego,
- e) ocenę własności dynamicznych pojazdu specjalnego, w szczególności w zakresie:
- określenia współczynnika bezpieczeństwa przeciw wykolejeniu Y/Q ,
 - bezpieczeństwa jazdy, układu biegowego i oddziaływania na tor oraz spokojność biegu,

- f) sprawdzenie wytrzymałości głównych elementów, w tym:
- wytrzymałości pudła, ostoi i zamocowań urządzeń wyposażenia,
 - przejmowania energii zderzenia czołowego,
 - wytrzymałości zmęczeniowej ram wózków,
 - charakterystyki urządzeń ciągnowo-zderznych,
 - odporności szyb na uderzenie i zmiany ciśnienia,
- g) badanie układów hamulcowych w zakresie:
- badania stacjonarnego właściwości pojazdu specjalnego pod względem hamowania, w zakresie skuteczności działania zastosowanego systemu hamulców,
 - badania stacjonarnego i ruchowego właściwości pojazdu specjalnego pod względem hamowania, w zakresie działania hamulca dodatkowego, postojowego i bezpieczeństwa,
 - badania ruchowego właściwości pojazdu specjalnego pod względem hamowania, w zakresie określenia skuteczności hamulca,
- h) sprawdzenie odbieraka prądu i jego współpracy z siecią trakcyjną,
- i) badanie i ocenę urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- j) sprawdzenie urządzeń rejestrujących przebieg pracy pojazdu specjalnego,
- k) sprawdzenie urządzeń zabezpieczających przed skutkami zwarć oraz porażeniem prądem elektrycznym, w tym złącz ochronnych uszyniających oraz zabezpieczeń przed urazami elektrycznymi obsługi pojazdu specjalnego,
- l) sprawdzenie oznakowania i sygnalizacji czoła i końca pojazdu specjalnego,
- m) badanie oddziaływania na otoczenie w zakresie hałasu emitowanego na zewnątrz pojazdu specjalnego oraz toksyczności spalin,
- n) sprawdzenie zabezpieczenia przeciwpożarowego pojazdu specjalnego poprzez badanie:
- wyrobów użytych w konstrukcji pojazdu specjalnego pod względem palności, toksyczności oraz właściwości dymowych przy paleniu i rozprzestrzenianiu się płomienia,
 - zainstalowanego wyposażenia przeciwpożarowego,
- o) badanie w zakresie zakłóceń elektrycznych, elektromagnetycznych i radioelektromagnetycznych emitowanych na zewnątrz i wewnątrz pojazdu specjalnego,
- p) sprawdzenie sygnałów dźwiękowych pojazdu specjalnego,
- r) sprawdzenie, w pojeździe specjalnym, warunków pracy maszynisty i innych pracowników obsługi, w szczególności w zakresie:
- ergonomii stanowiska pracy, pola widzenia szlaku, oświetlenia kabiny i przyrządów,

- poziomu drgań mechanicznych pod względem oddziaływania na organizm ludzki,
 - poziomu hałasu,
 - mikroklimatu kabiny maszynisty oraz zmian ciśnienia wewnętrznego,
- s) sprawdzenie, w pojeździe specjalnym, zamocowania stopni, poręczy, osłon części wirujących tablic informacyjnych, zabezpieczeń przed urazami mechanicznymi i szerokości przejść,
- t) ocenę skuteczności zabezpieczenia w pojeździe specjalnym elementów roboczych mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu w czasie jazdy transportowej,
- u) sprawdzenie kompletności badań i prób wyposażenia pojazdu specjalnego podlegającego dozorowi technicznemu,
- w) potwierdzenie poprawności zastosowanych rozwiązań, decydujących o bezpieczeństwie ruchu oraz ochronie środowiska, w trakcie prób eksploatacyjnych pojazdu specjalnego,
- x) badanie impedancji zestawu kołowego,
- y) badanie wpływu zakłóceń generowanych przez pojazd specjalny na urządzenia sterowania ruchem kolejowym;
- 5) dla typu pojazdu pomocniczego oraz jego typowego zespołu, podzespołu i elementu odpowiednio:
- a) sprawdzenie zgodności wykonania z wymaganiami technicznymi dotyczącymi wykonania i odbioru, z dokumentacją konstrukcyjną oraz wymaganiami określonymi w odpowiednich polskich lub europejskich normach dla pojazdów pomocniczych, ich zespołów, podzespołów i elementów,
- b) sprawdzenie świadectw jakości, atestów, wyników odbiorów jakościowo-technicznych na zastosowane zespoły, podzespoły, elementy i materiały,
- c) sprawdzenie pojazdu pomocniczego w zakresie:
- zachowania skrajni taboru i wymiaru długości,
 - przejazdu przez łuk o minimalnym promieniu,
 - bezpieczeństwa obsługi pracownika manewrowego,
 - przejazdu przez górkę wzorcową,
- d) pomiar masy własnej całkowitej i nacisków kół na szynę pojazdu pomocniczego,
- e) ocenę własności dynamicznych pojazdu pomocniczego,
- f) sprawdzenie wytrzymałości głównych elementów,
- g) badanie układów hamulcowych, w tym skuteczności hamowania,
- h) badanie i ocenę urządzeń bezpieczeństwa ruchu zainstalowanych w pojeździe pomocniczym,
- i) sprawdzenie urządzeń rejestrujących przebieg pracy pojazdu pomocniczego,

- j) sprawdzenie działania urządzeń zabezpieczających przeciwzwarciovych i przeciwporażeniowych, zainstalowanych w pojeździe pomocniczym,
- k) sprawdzenie oznakowania i sygnalizacji czoła i końca pojazdu pomocniczego,
- l) badanie oddziaływania na otoczenie w zakresie hałasu emitowanego na zewnątrz pojazdu pomocniczego oraz toksyczności spalin,
- m) sprawdzenie zabezpieczenia przeciwpożarowego pojazdu pomocniczego poprzez badanie:
 - wyrobów użytych w jego konstrukcji pod względem palności, toksyczności oraz właściwości dymowych przy paleniu i rozprzestrzenianiu się płomienia,
 - zainstalowanego wyposażenia przeciwpożarowego,
- n) sprawdzenie sygnałów dźwiękowych pojazdu pomocniczego,
- o) sprawdzenie warunków pracy maszynisty i innych pracowników obsługi pojazdu pomocniczego,
- p) sprawdzenie zamocowania, w pojeździe pomocniczym, stopni, poręczy, osłon części wirujących i szerokości przejść,
- r) ocenę skuteczności zabezpieczenia, w pojeździe pomocniczym, elementów roboczych mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu w czasie jazdy transportowej,
- s) sprawdzenie kompletności badań i prób wyposażenia pojazdu pomocniczego, podlegającego dozorowi technicznemu,
- t) potwierdzenie poprawności rozwiązań zastosowanych w pojeździe pomocniczym, decydujących o bezpieczeństwie ruchu oraz ochronie środowiska, w trakcie prób eksploatacyjnych,
- u) badanie wpływu zakłóceń generowanych przez pojazd pomocniczy na urządzenia sterowania ruchem kolejowym.

§ 5. Zakres badań koniecznych typów pojazdów kolejowych, o których mowa w § 3, w zależności od przeznaczenia pojazdu kolejowego, powinien ponadto obejmować wymagania określone odpowiednio:

- 1) w Regulaminie dla międzynarodowego przewozu kolejami wagonów prywatnych (RIP), stanowiącym Aneks II do Przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), będącym załącznikiem B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 i 675 oraz z 2009 r. Nr 167, poz. 1318);
- 2) w Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącym Aneks I do Przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), będącym załącznikiem B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r.

§ 6. W przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa eksploatacji kolei oprócz badań, o których mowa w § 2-4, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może zażądać przeprowadzenia dodatkowych badań.

§ 7. Zakresy badań koniecznych, określone w § 2 i 3, mogą być ograniczone przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w przypadku gdy typy budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typy pojazdów kolejowych:

1) spełniają następujące warunki:

a) posiadają certyfikaty uprawnionych jednostek badawczych krajowych lub zagranicznych,

b) były badane zgodnie z zakresem wymienionym w rozporządzeniu i są eksploatowane w innych krajach,

c) posiadają pozytywne opinie użytkowników z dotychczasowej eksploatacji albo

2) są eksploatowane i były dopuszczone do eksploatacji w kraju przed dniem 14 listopada 1997 r. oraz posiadają pozytywne opinie użytkowników z dotychczasowej eksploatacji uwzględniające ich stan techniczny.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 23 ust. 8 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.).

Konieczność nowelizacji obowiązującego rozporządzenia wynika bezpośrednio z faktu wydania przez Komisję Europejską dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1) oraz konieczności jej transpozycji do krajowego porządku prawnego.

Zmieniane rozporządzenie dotyczy zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego.

Nowelizacja polega na uszczegółowieniu stosowanej terminologii w zakresie dopuszczania urządzeń i podsystemów do eksploatacji oraz na rozszerzeniu wdrażanego dyrektywą, trybu interoperacyjnego na cały system kolei.

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Przepisy rozporządzenia dotyczą jednostek upoważnionych do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, producentów, importerów, inwestorów dostarczających lub wytwarzających elementy systemu kolei, a także zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych eksploatujących ten system.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z Instytutem Kolejnictwa, Spółkami Grupy PKP oraz Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego.

3. Wpływ regulacji na:

1) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

rozporządzenie nie spowoduje obciążenia budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

2) rynek pracy:

nie przewiduje się wpływu rozporządzenia na rynek pracy.

3) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:

przepisy rozporządzenia będą wpływać na praktykę inżynierską w zakresie projektowania, budowy, remontów i modernizacji systemu kolei i jej elementów, eksploatowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

4) sytuację i rozwój regionalny:

nie przewiduje się wpływu rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

5) sytuację finansową:

nie przewiduje się bezpośredniego wpływu rozporządzenia na zmianę sytuacji finansowej kolei.

4. Korzyści społeczne

Korzyści społeczne pojawią się w przyszłości, ponieważ polskie koleje w coraz większym zakresie będą funkcjonować w systemie kolei europejskich co przyniesie poprawę jakości oferty transportu kolejowego.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie wykazu typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji

Na podstawie art. 23 ust. 8 pkt 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wykaz typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych.

§ 2. Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji wydawane jest:

1) dla następujących budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego na każdy typ:

- a) toru kolejowego,
- b) skrzyżowania torów kolejowych,
- c) rozjazdu kolejowego,
- d) nawierzchni drogowej skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi w jednym poziomie,
- e) sieci trakcyjnej i powrotnej,
- f) związany z torem kolejowym lub skrzyżowaniem torów kolejowych lub rozjazdem kolejowym:
 - złącza szynowego,
 - odbojnicy,
 - przyrządu wyrównawczego,
 - kozła oporowego;

2) dla następujących urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:

- a) dla urządzeń sterowania i zabezpieczenia ruchu kolejowego na każdy typ:
 - stacyjnych urządzeń sterowania, w tym także na górkach rozrządowych,

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586 i Nr 106, poz. 622.

- blokady liniowej,
- urządzeń zdalnego sterowania ruchem,
- urządzeń kontroli prowadzenia pociągów,
- urządzeń sygnalizacji kolejowej oraz drogowej dla przejazdów kolejowych,
- urządzeń do przestawiania lub kontrolowania ruchomych elementów rozjazdu kolejowego,
- urządzeń do stwierdzania niezajętości torów i rozjazdów kolejowych, w tym: przekaźniki torowe, liczniki osi,
- urządzeń oddziaływania tor - pojazd i pojazd - tor, w tym urządzeń przytorowych, a w szczególności: czujnika torowego, rezonatora samoczynnego hamowania pociągów, balisy,
- urządzeń przejazdowych, w tym: napędu rogatek, drąga rogatki oraz urządzeń powiadamiania dróżników przejazdowych o jeździe pojazdu kolejowego,
- rejestratora stanów i zdarzeń dokumentującego procesy sterowania ruchem,
- urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych pojazdów kolejowych podczas biegu pociągu oraz nieprawidłowości załadunku wagonów,
- urządzeń hamulca torowego,
- urządzeń ogrzewania rozjazdów,

b) dla urządzeń telekomunikacji kolejowej na każdy typ:

- łączności przewodowej zapowiadawczej, strażnicowej, stacyjno-ruchowej,
- łączności bezprzewodowej pociągowej, manewrowej, drogowej i utrzymania,
- zdalnego sterowania urządzeniami radiotelefonicznej sieci pociągowej, manewrowej, drogowej i utrzymania,
- telewizji przemysłowej do obserwacji torów, przejazdów kolejowych i pociągów,
- rejestratora rozmów związanych z prowadzeniem ruchu;

3) dla następujących pojazdów kolejowych na każdy typ:

- a) pojazdu trakcyjnego,
- b) wagonu pasażerskiego,
- c) wagonu towarowego,
- d) pojazdu specjalnego,
- e) pojazdu pomocniczego,
- f) typowego zespołu, podzespołu i elementu pojazdu kolejowego.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 23 ust. 8 pkt 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.).

Rozporządzenie dotyczy wykazu typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych.

Konieczność nowelizacji obowiązującego rozporządzenia wynika bezpośrednio z faktu wydania przez Komisję Europejską dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1) oraz konieczności jej transpozycji do krajowego porządku prawnego. Ponadto jego nowelizacja wynika z konieczności stosowania nowych decyzji Komisji Europejskiej w zakresie technicznych specyfikacji interoperacyjności, w których został zmieniony zakres podsystemów.

Nowelizacja polega na uszczegółowieniu stosowanej terminologii w zakresie dopuszczania urządzeń i podsystemów do eksploatacji oraz na rozszerzeniu wdrażanego dyrektywą, trybu interoperacyjnego na cały system kolei. W efekcie część systemu kolei dopuszczana do eksploatacji na podstawie świadectw, będzie dopuszczana do eksploatacji na podstawie zezwoleń wydawanych na zasadach określonych w nowej dyrektywie o interoperacyjności.

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Przepisy rozporządzenia dotyczą jednostek upoważnionych do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, producentów, importerów, inwestorów dostarczających lub wytwarzających elementy systemu kolei, a także zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych eksploatujących ten system.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z Instytutem Kolejnictwa, Spółkami Grupy PKP oraz Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego.

3. Wpływ regulacji na:

1) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

rozporządzenie nie spowoduje obciążenia budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

2) rynek pracy:

nie przewiduje się wpływu rozporządzenia na rynek pracy.

3) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:

przepisy rozporządzenia będą wpływać na praktykę inżynierską w zakresie projektowania, budowy, remontów i modernizacji systemu kolei i jej elementów, eksploatowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

4) sytuację i rozwój regionalny:

nie przewiduje się wpływu rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

5) sytuację finansową:

nie przewiduje się bezpośredniego wpływu rozporządzenia na zmianę sytuacji finansowej kolei.

4. Korzyści społeczne

Korzyści społeczne pojawią się w przyszłości, ponieważ polskie koleje w coraz większym zakresie będą funkcjonować w systemie kolei europejskich co przyniesie poprawę jakości oferty transportu kolejowego.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie sposobu prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych²⁾

Na podstawie art. 25ga ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w tym sposób nadawania europejskiego numeru pojazdu, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz sposób wykreślenia pojazdu kolejowego z tego rejestru;
- 2) wzór krajowego rejestru pojazdów kolejowych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania;
- 3) wzór wniosku o:
 - a) nadanie europejskiego numeru pojazdu (EVN),
 - b) wprowadzenie zmian danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) dla pojazdu kolejowego w nim zarejestrowanego,
 - c) wycofanie z eksploatacji pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych;
- 4) wzór raportu z:
 - a) nadania europejskiego numeru pojazdu (EVN),

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.7.2008, str. 1).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586 i Nr 106, poz. 622.

- b) wprowadzenia zmian danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) dla pojazdu kolejowego w nim zarejestrowanego,
- c) wycofania z eksploatacji pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych;
- d) zawieszenia rejestracji pojazdu kolejowego.

§ 2. 1. Krajowy rejestr pojazdów kolejowych powinien spełniać wymagania określone:

- 1) w decyzji Komisji z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmującej wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE (Dz. Urz. UE L 305 z 23.11.2007 r., str. 30, z późn. zm.), dalej zwanej „decyzją”;
- 2) w stosownych technicznych specyfikacjach dla interoperacyjności (TSI) dotyczących podsystemu ruchu kolejowy – Załącznik P (Dz. Urz. UE L 359 z 18.12.2006 r., str. 1, z późn. zm.).

§ 3. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) cyfra kontrolna – dwunasta cyfra europejskiego numeru pojazdu kolejowego (EVN), służąca do szybkiej kontroli prawidłowości zapisu EVN;
- 2) identyfikator literowy dysponenta pojazdu kolejowego (VKM) – zestaw dużych liter składających się na znak rozpoznawczy dysponenta pojazdu kolejowego;
- 3) identyfikator literowy państwa rejestracji pojazdu kolejowego – zestaw dużych liter składających się na znak identyfikacyjny tego państwa;
- 4) identyfikator pojazdu kolejowego – oznakowanie umieszczone na pojeździe kolejowym zawierające: identyfikator literowy państwa rejestracji pojazdu kolejowego, identyfikator literowy dysponenta pojazdu kolejowego (VKM), europejski numer pojazdu kolejowego (EVN), oznaczenie literowe charakterystyki technicznej pojazdu oraz literowe oznaczenie zdolności pojazdu do interoperacyjności, z wyjątkami określonymi w rozporządzeniu w sprawie sposobu prowadzenia rejestru pojazdów kolejowych oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych, wydanym na podstawie art. 25 ust. 2 ustawy;
- 5) oznaczenie literowe charakterystyki technicznej – zestaw dużych i małych liter, określających rodzaj i przeznaczenie pojazdu kolejowego oraz jego cechy konstrukcyjne i eksploatacyjne;
- 6) europejski numer pojazdu kolejowego (EVN) – dwunastocyfrowy numer określający: rodzaj pojazdu i zdolność pojazdu do interoperacyjności, państwo rejestracji pojazdu kolejowego, charakterystykę techniczną pojazdu, numer seryjny i cyfrę kontrolną;
- 7) państwo rejestracji pojazdu kolejowego – państwo, w którym dany pojazd jest zarejestrowany;
- 8) literowe oznaczenie zdolności pojazdu do interoperacyjności – symbol literowy, potwierdzający spełnienie przez pojazd określonych wymagań, koniecznych do poruszania się w komunikacji międzynarodowej;
- 9) centralny wirtualny rejestr pojazdów kolejowych (VVR) – system teleinformatyczny zarządzany przez Europejską Agencję Kolejową, umożliwiający dostęp do określonych danych znajdujących się w krajowych

rejestrach pojazdów kolejowych, prowadzonych w państwach członkowskich według szczegółowo określonych zasad.

Rozdział 2

Krajowy rejestr pojazdów kolejowych

§ 4. 1. Rejestr pojazdów kolejowych będących własnością Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz sposób rejestracji tych pojazdów w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych określony jest w sposób uzgodniony z Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego.

2. NVR jest prowadzony w określonym przez Prezesa UTK systemie komputerowym z możliwością podłączenia do centralnego wirtualnego rejestru pojazdów kolejowych zwanego dalej „VVR”, zarządzanego przez Europejską Agencję Kolejową, zwaną dalej „ERA”.

3. Wzór krajowego rejestru pojazdów kolejowych oraz jego opis techniczny i funkcjonalny określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 5. Do celów rejestracji i oznakowania w NVR stosuje się zasady numeracji pojazdów kolejowych, które są określone w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu w sprawie sposobu prowadzenia rejestru pojazdów kolejowych oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych, wydanym na podstawie art. 25 ust. 2 ustawy.

§ 6. 1. W celu wpisania pojazdu kolejowego do NVR, zmiany danych rejestrowych lub wycofania z eksploatacji pojazdu kolejowego stosuje się standardowy formularz wniosku o rejestrację w formie elektronicznej, którego wzór po wydruku określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

2. Łącznie z wnioskiem, o którym mowa w ust. 1 dysponent przedkłada Prezesowi UTK załączniki do wniosku oraz dodatkowe dokumenty, określone przez Prezesa UTK i podane do publicznej wiadomości.

3. Prezes UTK do rozpatrzenia wniosku może zażądać od dysponenta dodatkowych dokumentów.

§ 7. Wspólne specyfikacje dla NVR uwzględniające określenie: treści, architektury funkcjonalnej i technicznej, formatu danych i trybów funkcjonowania, w tym zasad wprowadzania danych i dostępu, określa decyzja.

§ 8. Zasady postępowania, związane z nadaniem numeru EVN, zmianą danych rejestracyjnych, wycofaniem z eksploatacji pojazdów oraz z rejestracją pojazdów kolejowych, o których mowa w § 4, określa ust. 3 Załącznika do decyzji.

§ 9. 1. Dotychczas istniejące pojazdy kolejowe, tj. pojazdy zarejestrowane uprzednio przez jednostki rejestrujące poprzednio odpowiedzialne za rejestrację pojazdów powinny zostać zarejestrowane w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych zgodnie z przepisami ust. 4 Załącznika do decyzji.

2. Zawarty w europejskim numerze pojazdu kolejowego (EVN) dotychczasowy numer zarządu kolejowego, zmienia się na identyfikator cyfrowy państwa, w którym dysponent pojazdu kolejowego uzyskał rejestrację pojazdu kolejowego.

§ 10. 1. Warunkiem zarejestrowania pojazdu kolejowego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych jest posiadanie literowego oznaczenia dysponenta pojazdu kolejowego (VKM), opublikowanego na portalu internetowym Europejskiej Agencji

Kolejowej, oraz ważne zezwolenie na dopuszczenie pojazdu kolejowego do eksploatacji na terenie RP, wydane przez Prezesa UTK, z zastrzeżeniem § 11.

2. Prezes UTK może zawiesić z urzędu rejestrację pojazdów kolejowych w przypadku gdy zaistnieje okoliczność skutkująca brakiem spełnienia warunków określonych w ust. 1.

§ 11. 1. Warunkiem nadania tymczasowego EVN jest uzyskanie zezwolenia technicznego wydanego przez Prezesa UTK w określonym celu, dotyczącego czasowego dopuszczania do ruchu pojazdu, który jeszcze nie uzyskał wymaganego zezwolenia na dopuszczenia do eksploatacji.

2. Tymczasowy EVN jest nadany na czas określony, nie dłuższy niż czas ważności zezwolenia, o którym mowa w ust. 1.

§ 12. 1. Dysponent pojazdu kolejowego określa we wniosku o rejestrację w szczególności:

- 1) identyfikator literowy dysponenta pojazdu kolejowego (VKM);
- 2) literowe oznaczenie zdolności pojazdu do interoperacyjności, z zastrzeżeniem § 19 ust. 1 rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu w sprawie sposobu prowadzenia rejestru pojazdów kolejowych oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych, wydanego na podstawie art. 25 ust. 2 ustawy;
- 3) oznaczenie literowe charakterystyki technicznej pojazdu, z zastrzeżeniem § 18 ust. 4 rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu w sprawie sposobu prowadzenia rejestru pojazdów kolejowych oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych, wydanego na podstawie art. 25 ust. 2 ustawy;
- 4) inne dane dotyczące pojazdu, określone przez Prezesa UTK.

2. Dysponent pojazdu kolejowego określa we wniosku o rejestrację:

- 1) dla wagonów pasażerskich - 7 pierwszych cyfr europejskiego numeru pojazdu kolejowego;
- 2) dla wagonów towarowych - 4 pierwsze cyfry numeru europejskiego numeru pojazdu kolejowego;
- 3) dla kolejowych pojazdów trakcyjnych - 7 pierwszych cyfr europejskiego numeru pojazdu kolejowego;
- 4) dla kolejowych pojazdów specjalnych - 8 pierwszych cyfr europejskiego numeru pojazdu kolejowego.

3. Sposób kodowania cyfr, o których mowa w ust. 2, określa § 17 rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu w sprawie sposobu prowadzenia rejestru pojazdów kolejowych oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych, wydanego na podstawie art. 25 ust. 2 ustawy.

§ 13. Zasady stosowania literowego oznaczenia zdolności pojazdu do interoperacyjności określa § 19 rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu w sprawie sposobu prowadzenia rejestru pojazdów kolejowych oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych, wydanego na podstawie art. 25 ust. 2 ustawy.

§ 14. Prezes UTK uzgadnia określone przez dysponenta dane, o których mowa w §12 ust. 1 pkt 2, 3 i 4 i w ust. 2, nadaje pozostałe cyfry numeru EVN, w tym numer seryjny pojazdu i cyfrę kontrolną, wprowadza dane do rejestru NVR i wystawia raport z

rejestracji pojazdów kolejowych, którego wzór został określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

§ 15. Dysponent pojazdu kolejowego obowiązany jest do naniesienia wymaganych oznaczeń wchodzących w skład identyfikatora pojazdu kolejowego niezwłocznie po otrzymaniu raportu Prezesa UTK, o którym mowa w § 14 lub raportu, o którym mowa § 17 ust. 3.

§ 16. Wnioskowanie zmian danych rejestrowych oraz wycofanie z eksploatacji pojazdu wykonuje się wg procedur określonych w ust. 3 Załącznika do decyzji.

§ 17. 1. Po rozpatrzeniu wniosku dotyczącego wycofania z eksploatacji pojazdu Prezes UTK wystawia raport z wycofania z eksploatacji pojazdów kolejowych, którego wzór został określony w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

2. W przypadku powstania przynajmniej jednej okoliczności powodującej konieczność zawieszenia rejestracji z urzędu, o której mowa w §10 ust. 2, Prezes UTK wystawia raport z zawieszenia rejestracji pojazdów kolejowych, którego wzór został określony w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

3. Po rozpatrzeniu wniosku dotyczącego zmian danych w rejestrze NVR (bez zmiany numeru EVN) Prezes UTK wystawia raport z wprowadzenia zmian w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych, którego wzór został określony w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

4. Po rozpatrzeniu wniosku dotyczącego zmian danych w rejestrze NVR (w zakresie zmiany numeru EVN) Prezes UTK wystawia raport z rejestracji pojazdów kolejowych, o którym mowa w § 14.

Rozdział 3

Przepis końcowy

§ 18. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych stanowi transpozycję do prawa polskiego:

- 1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie;
- 2) decyzji Komisji z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmującej wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych.

Projekt określa sposób prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych.

Projekt przewiduje, że prowadzony przez Prezesa UTK krajowy rejestr pojazdów kolejowych NVR powinien obejmować wszystkie pojazdy kolejowe dopuszczone do eksploatacji, które należy zarejestrować na terenie tego państwa członkowskiego Unii Europejskiej na terenie którego zostały po raz pierwszy oddane do eksploatacji.

Zgodnie z ww. decyzją Komisji Europejskiej do celów rejestracji w NVR stosuje się zasady numeracji pojazdów kolejowych, określone w załączniku P do decyzji Komisji z dnia 11 sierpnia 2006 r. w sprawie specyfikacji technicznej dla interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, o czym mowa w ust. 1 załącznika do decyzji Komisji z dnia 9 listopada 2007 r.

Rejestr NVR powinien być prowadzony w systemie teleinformatycznym z możliwością podłączenia do centralnego wirtualnego rejestru pojazdów kolejowych VVR, zarządzanego przez Europejską Agencję Kolejową (ERA).

W celu wpisania pojazdu kolejowego do rejestru, zmiany danych rejestrowych oraz wykreślenia pojazdu kolejowego z rejestru, stosuje się standardowy formularz wniosku o rejestrację.

Wspólne specyfikacje dla krajowego rejestru pojazdów kolejowych uwzględniające określenie: treści, architektury funkcjonalnej i technicznej, formatu danych i trybów funkcjonowania, w tym zasad wprowadzania danych i dostępu, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

Ponieważ projekt stanowi transpozycję do prawa polskiego decyzji Komisji z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmującej wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE, na podstawie § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.) nie podlega notyfikacji.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na posiadaczy pojazdów kolejowych oraz Prezesa UTK - organ prowadzący krajowy rejestr pojazdów kolejowych.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom z przewoźnikami Grupy PKP S.A. oraz z Izłą Gospodarczą Transportu Lądowego zrzeszającą podmioty gospodarcze i placówki naukowe w Sekcji Wagonów i Spedycji oraz Sekcji Przewoźników Kolejowych.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Koszty związane z utworzeniem przez Urząd Transportu Kolejowego krajowego rejestru pojazdów kolejowych wraz z odpowiednim oprogramowaniem i infrastrukturą teleinformatyczną, a także utrzymywanie rejestru pojazdów kolejowych w ciągłej sprawności technicznej szacuje się na 1,5 mln zł. O środki na realizację ww. zadań będzie ubiegał się Urząd Transportu Kolejowego w części 71 projektu budżetu państwa na 2012 r.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Brak wpływu.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Brak wpływu.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

Wzór krajowego rejestru pojazdów kolejowych oraz jego opis techniczny i funkcjonalny

1. Wzór krajowego rejestru pojazdów kolejowych wraz opisem zawartości poszczególnych pól i formatu danych

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

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

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

2. Opis funkcjonalny krajowego rejestru pojazdów kolejowych

2.1. Korzystanie z krajowego rejestru pojazdów kolejowych

Krajowy rejestr pojazdów kolejowych będzie wykorzystywany do następujących celów:

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

2.2. Formularze wniosków

2.2.1. Wniosek o rejestrację

- 1) Odpowiedni formularz stanowi Załącznik nr 2.
- 2) Jednostka ubiegająca się o rejestrację pojazdu powinna zaznaczyć okienko odpowiadające „Nowej rejestracji”, wypełnić pierwszą część formularza, podając wszystkie niezbędne dane a następnie skierować formularz do:
 - jednostki rejestrującej państwa członkowskiego, w którym pojazd ma być zarejestrowany,
 - jednostki rejestrującej państwa członkowskiego, w którym pojazd będzie eksploatowany, dla pojazdów z krajów trzecich.

2.2.2. Rejestracja pojazdu i nadanie numeru EVN (europejski numer pojazdu)

- 1) W przypadku pierwszej rejestracji przedmiotowa jednostka rejestrująca nadaje pojazdowi numer EVN.
- 2) Pojedynczy formularz rejestracyjny może dotyczyć tylko jednego pojazdu lub grupy pojazdów należących do tej samej serii lub zamówienia, z załącznikiem stanowiącym wykaz numerów pojazdów.
- 3) Jednostka rejestrująca doloży wszelkich starań, aby zapewnić poprawność danych wprowadzanych do krajowego rejestru pojazdów kolejowych.
- 4) W tym celu jednostka rejestrująca może zasięgnąć informacji u innych jednostek rejestrujących, w szczególności w przypadku, kiedy jednostka ubiegająca się o rejestrację w danym państwie członkowskim nie ma siedziby w tym państwie.

2.2.3. Zmiana danych rejestracyjnych

- 1) Odpowiedni formularz stanowi Załącznik nr 6.

- 2) Jednostka składająca wniosek o zmianę jednej lub więcej danych rejestracyjnych pojazdu powinna:
 - zaznaczyć okienko odpowiadające „Zmianie danych”,
 - wpisać aktualny nr pojazdu,
 - zaznaczyć okienka przy tych danych, których dotyczy zmiana,
 - wskazać nowe brzmienie zmienionych danych i skierować formularz do jednostki rejestrującej każdego państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany.
- 3) W niektórych przypadkach standardowy formularz może okazać się niewystarczający. Z tego względu, w razie konieczności, jednostka rejestrująca może zastosować dodatkowe dokumenty, w formie papierowej lub elektronicznej.
- 4) W przypadku zmiany posiadacza aktualnie zarejestrowany posiadacz ma obowiązek powiadomić jednostkę rejestrującą, a jednostka rejestrująca ma obowiązek powiadomić nowego posiadacza o zmianie rejestracji.
- 5) Poprzedni posiadacz zostanie usunięty z NVR i zwolniony z odpowiedzialności dopiero wówczas, kiedy nowy posiadacz zaakceptuje status posiadacza.
- 6) W przypadku zmiany właściciela aktualnie zarejestrowany właściciel ma obowiązek powiadomić jednostkę rejestrującą o tym fakcie. Poprzedni właściciel zostanie wtedy usunięty z NVR. Nowy właściciel może zażądać udostępnienia swoich danych w NVR.
- 7) Po zarejestrowaniu zmian krajowy organ ds. bezpieczeństwa może nadać nowy numer świadectwa dopuszczenia do eksploatacji oraz, w niektórych przypadkach, nowy numer EVN.

2.2.4. Wycofanie z rejestru

- 1) Odpowiedni formularz stanowi Załącznik nr 4.
- 2) Jednostka składająca wniosek o wycofanie z rejestru powinna zaznaczyć okienko odpowiadające „Wycofaniu z eksploatacji” i następnie skierować formularz do jednostek rejestrujących we wszystkich państwach członkowskich, w których dany pojazd jest zarejestrowany.
- 3) Jednostka rejestrująca dokonuje wycofania z rejestru poprzez wpisanie daty wycofania i powiadomienie jednostki wnioskującej o wycofaniu z eksploatacji.

2.2.5. Pojazd dopuszczony do eksploatacji w kilku państwach członkowskich

- 1) W przypadku kiedy pojazd dopuszczony do eksploatacji i zarejestrowany w jednym państwie członkowskim zostaje dopuszczony do eksploatacji w innym państwie członkowskim, pojazd ten podlega rejestracji w NVR tego drugiego państwa członkowskiego.
- 2) Do czasu pełnego uruchomienia VVR i jego powiązań ze wszystkimi NVR zainteresowane jednostki rejestrujące zobowiązane są do wymiany informacji w celu zapewnienia spójności danych dotyczących danego pojazdu.
- 3) Wagony towarowe i pasażerskie należy zarejestrować tylko w NVR tego państwa członkowskiego, na terenie którego zostały po raz pierwszy oddane do eksploatacji.

3.3. Prawa dostępu

1) Kody dostępu są następujące:

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

2) Prezes UTK posiada pełne uprawnienia do dostępu i aktualizacji danych tylko w zakresie swojej własnej bazy danych. Z tej przyczyny jednostkom rejestrującym przypisano kod dostępu 3.

Pełna nazwa i adres wnioskodawcy:

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

WZÓR

**Standardowy formularz wniosku o rejestrację pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji¹⁾**

Cel złożenia wniosku:

Nowa rejestracja Zmiana danych²⁾ Wycofanie z eksploatacji **DANE POJAZDU**

1. Europejski numer pojazdu EVN³⁾:
2. Państwo członkowskie i właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa (NSA), do którego kierowany jest wniosek o dopuszczenie do eksploatacji
 - 2.1. Państwo członkowskie: 51
 - 2.2. Nazwa NSA: Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
3. Rok produkcji⁵⁾:

4. Deklaracja weryfikacji WE

- 4.1. Data wydania deklaracji:
(rrr-mm-dd)
- 4.2. Identyfikacja WE:
- 4.3. Nazwa jednostki wydającej deklarację:
- 4.4. Numer w rejestrze handlowym:

Adres organizacji

- 4.5. Ulica i numer:
- 4.6. Miejscowość:
- 4.7. Kod kraju:
- 4.8. Kod pocztowy:

5. Identyfikacja rejestru taboru kolejowego

- 5.1. Jednostka odpowiedzialna za prowadzenie rejestru:

Adres jednostki

- 5.2. Ulica i numer:
- 5.3. Miejscowość:
- 5.4. Kod kraju:
- 5.5. Kod pocztowy:
- 5.6. Adres e-mail:
- 5.7. Identyfikacja rejestru taboru kolejowego:.....sdfsd

6. Ograniczenia w użytkowaniu pojazdu

- 6.1. Ograniczenia (kod):
- 6.2. Ograniczenia (tekst):

DANE JEDNOSTEK ODPOWIEDZIALNYCH ZA POJAZD**7. Właściciel**

- 7.1. Nazwa organizacji:
- 7.2. Numer w rejestrze handlowym:

Adres organizacji

7.3. Ulica i numer:
7.4. Miejscowość:
7.5. Kod kraju: 7.6. Kod pocztowy:

 8. Posiadacz

8.1. Nazwa organizacji:
8.2. Numer w rejestrze handlowym:

Adres organizacji

8.3. Ulica i numer:
8.4. Miejscowość:
8.5. Kod kraju: 8.6. Kod pocztowy:
8.7. Oznaczenie posiadacza pojazdu (VKM):

DANE OPERACYJNE **9. Jednostka odpowiedzialna za utrzymanie**

9.1. Nazwa organizacji:
Numer w rejestrze handlowym (REGON):

Adres organizacji

9.2. Ulica i numer:
9.3. Miejscowość:
9.4. Kod kraju: 9.5. Kod pocztowy:
9.6. Adres e-mail:

 10. Wycofanie z eksploatacji

10.1. Tryb (kod):
10.2. Data:
(rrrr-mm-dd)

 11. Państwa członkowskie, w których pojazd jest już dopuszczony do eksploatacji:

Jednostka wnioskująca o rejestrację pojazdu:

Data:
(rrr-mm-dd)

Imię, nazwisko i podpis pracownika odpowiedzialnego:

DANE ODNOŚĄCE SIĘ DO ORGANU DO SPRAW BEZPIECZEŃSTWA⁶⁾

- 1.1. Pojazd otrzymał numer EVN⁴⁾
12. Numer świadectwa dopuszczenia do eksploatacji
13. Dopuszczenie do eksploatacji
- 13.1. Data wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji:
- 13.2. Okres ważności świadectwa:

Data wpłynięcia wniosku:

Data wycofania z eksploatacji:

¹⁾ Formularz można wygenerować elektronicznie.

²⁾ Należy również zaznaczyć okienko przy tych danych, których dotyczy zmiana.

³⁾ Pola tego nie należy wypełniać, natomiast wypełnia się pola "Poprzedni numer inwentarowy" lub "Numer EVN" w Załącznikach 1, 2, 3, 4 (patrz załącznik 4 do Przewodnika rejestracji pojazdów kolejowych).

⁴⁾ Można załączyć wykaz kilku pojazdów należących do tej samej serii lub zamówienia.

⁵⁾ Pola tego nie należy wypełniać, natomiast wypełnia się odpowiednie pola, tj. pole „Rok produkcji pojazdu” w Załącznikach 1, 2, 3, 4.

⁶⁾ Wypełnia UTK.

Uwagi dodatkowe:

1. Gdy zaznaczono cel złożenia wniosku: „nowa rejestracja” oraz „zmiana danych” (w przypadku zmiany numeru EVN) należy wypełnić wszystkie pola wniosku.
2. Gdy zaznaczono cel: „zmiana danych” (w przypadku zmiany danych bez zmiany numeru EVN) należy wypełnić tylko te pola, w których dane uległy zmianie i zaznaczone jest odpowiednie okienko (patrz przypis 2).

3. Gdy zaznaczono cel: „ wycofanie z eksploatacji”, należy wypełnić pola 10.1 oraz 10.2 wniosku.
4. Za informacje podane we wniosku i załączniku odpowiada wnioskodawca.

05/07/KC

Warszawa, dnia



**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego**

Pełna nazwa i adres wnioskodawcy

RAPORT Z REJESTRACJI POJAZDU KOLEJOWEGO

Po rozpatrzeniu wniosku z siedzibą w nr z dnia r. na podstawie art. 23a ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z póź. zm.) i na podstawie § 14 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia r. w sprawie w sprawie sposobu prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U.) nadaję dla dysponenta pojazdów kolejowych, który posiada identyfikator literowy dysponenta:, następujące numery EVN pojazdu kolejowego:

RODZAJ TABORU	NUMER EVN	NUMER POPRZEDNI	TYP KONSTRUKCYJNY	OZNACZENIE LITEROWE CHARAKTERYSTYKI TECHNICZNEJ	NUMER FABRYCZNY

Liczba pojazdów dla których nadano EVN:

Wszelkie zmiany danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem, wymagają nowego rozstrzygnięcia w tym zakresie.

WZÓR

Warszawa, dnia



**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego**

Pełna nazwa i adres wnioskodawcy

RAPORT Z WYCOFANIA Z EKSPLOATACJI POJAZDU KOLEJOWEGO

Po rozpatrzeniu wniosku z siedzibą w nr z dnia 2010 r. o wycofanie z eksploatacji pojazdów kolejowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych dla pojazdów objętych ww. wnioskiem, na podstawie art. 23a ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16. poz. 94, z późn. zm.) i na podstawie § 17 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia r. w sprawie sposobu prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U.) wycofuję z eksploatacji w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych pojazdy, wyszczególnione w załączniku do niniejszego raportu.

Wszelkie zmiany danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem, wymagają nowego rozstrzygnięcia w tym zakresie.



**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego**

Pełna nazwa i adres wnioskodawcy

RAPORT Z ZAWIESZENIA REJESTRACJI POJAZDU KOLEJOWEGO

Na podstawie art. 23a ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16. poz. 94, z późn. zm.) i na podstawie § 17 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia r. w sprawie sposobu prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U.) zawieszam z urzędu rejestrację w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych pojazdów, wyszczególnionych w załączniku do niniejszego raportu.

Wszelkie zmiany danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem, wymagają nowego rozstrzygnięcia w tym zakresie.



**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego**

Pełna nazwa i adres wnioskodawcy

RAPORT Z WPROWADZENIA ZMIAN W KRAJOWYM REJESTRZE POJAZDÓW KOLEJOWYCH

Po rozpatrzeniu wniosku z siedzibą w nr z dnia o dokonanie zmian w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych dla pojazdów objętych ww. wnioskiem, na podstawie art. 23a ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16. poz. 94, z późn. zm.) i na podstawie § 17 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktura z dnia r. w sprawie w sprawie sposobu prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U.) wprowadzam w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w odniesieniu do pojazdów, wyszczególnionych w załączniku do niniejszego raportu, następujące zmiany:

	Poprzedni wpis	Aktualny wpis
Właściciel		
Forma własności		

Wszelkie zmiany danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem, wymagają nowego rozstrzygnięcia w tym zakresie.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei²⁾

Na podstawie art. 25t ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ustala się wykaz właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.7.2008, str. 1).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586 i Nr 106, poz. 627.

WYKAZ WŁAŚCIWYCH KRAJOWYCH SPECYFIKACJI TECHNICZNYCH I DOKUMENTÓW NORMALIZACYJNYCH, KTÓRYCH ZASTOSOWANIE UMOŻLIWI SPEŁNIENIE ZASADNICZYCH WYMAGAŃ DOTYCZĄCYCH INTEROPERACYJNOŚCI SYSTEMU KOLEI

Dokumenty podstawowe, które muszą być wskazane jako właściwe dla każdego podsystemu i każdego wymagania zasadniczego:

- ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.).
- ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.).
- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, z późn. zm.).
- ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019, z późn. zm.).
- ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.).

1. Podsystem Infrastruktura

1.1 Bezpieczeństwo

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 1.6

1.2 Niezawodność i dostępność (zgodnie z 2008/57/WE załącznik III punkt 1.2)

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, porwadeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 59, poz. 301.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 346),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 347).

1.3 Zdrowie

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.),

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, porwadeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 59, poz. 301.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 346),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie badań niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty i zachowania jego ważności (Dz. U. Nr 66, poz. 349).

1.4 Ochrona środowiska

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków, drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. Nr 153, poz. 955).
- PN-73/D-95006 Materiały drzewne nawierzchni kolejowej normalnotorowej.

1.5 Zgodność techniczna

1.6 Bezpieczeństwo

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2002 r. Nr 75, poz. 690, z późn. zm.).
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 33, poz. 144, z późn. zm.).
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987, z późn. zm.).
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji (Dz. U. Nr 175, poz. 1706).
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.).
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, porwadeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 59, poz. 301.),
- PN-EN 1536:2001 Wykonawstwo specjalnych robót geotechnicznych. Pale wiercone.

- PN-EN 1537:2002 Wykonawstwo specjalnych robót geotechnicznych. Kotwy gruntowe.
- PN-EN 1538:2002 Wykonawstwo specjalnych robót geotechnicznych. Ściany szczelinowe.
- PN-76/B-03001 Konstrukcje i podłoża budowli. Ogólne zasady obliczeń.
- PN-83/B-03010 Ściany oporowe. Obliczenia statyczne i projektowanie.
- PN-81/B-03020 Grunty budowlane. Posadowienie bezpośrednio budowli. Obliczenia statyczne i projektowanie.
- PN-G-05600:1998 Podziemne wyrobiska korytarzowe i komorowe. Obudowa powłokowa. Zasady projektowania i obliczeń statycznych.
- PN-G-06002:1997 Podziemne wyrobiska korytarzowe i komorowe. Obudowa betonowa monolityczna. Wymagania i badania.
- PN-8-06050:1999 Geotechnika. Roboty ziemne. Wymagania ogólne.
- PN-S-10040: 1999 Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Wymagania i badania.
- PN-78/S-10041 Konstrukcje mostowe z betonu sprężonego. Wymagania i badania.
- PN-91/S-10042 Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Projektowanie.
- PN-68/S-10045 Przepusty kolejowe. Wymagania i badania przy odbiorze.
- PN-89/S-10050 Obiekty mostowe. Konstrukcje stalowe. Wymagania i badania.
- PN-82/S-10052 Obiekty mostowe. Konstrukcje stalowe. Projektowanie.
- PN-B-11114:1996 Kruszywa mineralne. Kruszywa łamane do nawierzchni kolejowych.
- PN-EN 12063:2001 Wykonawstwo specjalnych robót geotechnicznych. Ścianki szczelne.
- PN-EN 12699:2003 Wykonawstwo specjalnych robót geotechnicznych. Pale przemieszczeniowe.
- PN-EN 12715:2003 Wykonawstwo specjalnych robót geotechnicznych. Iniekcja.
- PN-EN 12716:2002 Wykonawstwo specjalnych robót geotechnicznych. Iniekcja strumieniowa.
- PN-EN 13230-1:2003 (U) Kolejnictwo. Tor. Podkłady i podrozdne betonowe. Część 1: Wymagania ogólne.
- PN-EN 13230-2:2003 (U) Kolejnictwo. Tor. Podkłady i podrozdne betonowe. Część 2: Podkłady monoblokowe z betonu sprężonego.
- PN-EN 13230-4:2003 (U) Kolejnictwo. Tor. Podkłady i podrozdne betonowe. Część 4: Podrozdne.
- PN-EN 13230-5:2003 (U) Kolejnictwo. Tor. Podkłady i podrozdne betonowe. Część 5: Elementy specjalne.
- PN-EN 13232-2:2004 (U) Kolejnictwo. Tor. Rozjazdy i skrzyżowania. Część 2: Wymagania dotyczące projektowania układu geometrycznego.
- PN-EN 13232-3:2004 (U) Kolejnictwo. Tor. Rozjazdy i skrzyżowania. Część 3:

Wymagania dotyczące współpracy koło/szyna.

- PN-EN 13250:2002 Geotekstylia i wyroby pokrewne Właściwości wymagane w odniesieniu do wyrobów stosowanych do budowy dróg kolejowych.
- PN-EN 13251:2002 Geotekstylia i wyroby pokrewne Właściwości wymagane w odniesieniu do wyrobów stosowanych w robotach ziemnych, fundamentowaniu i konstrukcjach oporowych.
- PN-EN 13481-2:2004 Kolejnictwo. Tor. Wymagania eksploatacyjne systemów przytwierdzeń. Część 2: Systemy przytwierdzeń do podkładów betonowych.
- PN-EN 13481-3:2004 Kolejnictwo. Tor. Wymagania eksploatacyjne systemów przytwierdzeń. Część 3: Systemy przytwierdzeń do podkładów drewnianych.
- PN-EN 13481-4:2004 Kolejnictwo. Tor. Wymagania eksploatacyjne systemów przytwierdzeń. Część 4: Systemy przytwierdzeń do podkładów stalowych.
- PN-EN 13481-5:2004 Kolejnictwo. Tor. Wymagania eksploatacyjne systemów przytwierdzeń. Część 5: Systemy przytwierdzeń w torze o nawierzchni bezpodsypankowej.
- PN-EN 13481-7:2004 (U) Kolejnictwo. Tor. Wymagania eksploatacyjne systemów przytwierdzeń. Część 7: Systemy przytwierdzeń specjalnych w rozjazdach i skrzyżowaniach oraz szyn kierownic.
- PN-EN 13674-1:2004 (U) Kolejnictwo. Tor. Szyna. Część 1. Szyny kolejowe Vignole'a o masie 46 kg/m i większej.
- PN-EN 13848-1:2004 (U) Kolejnictwo. Tor. Jakość geometrii toru. Część 1: Charakterystyka geometrii toru.
- PN EN 14067-2:2003 Kolejnictwo. Aerodynamika. Część 2. Aerodynamika na szlaku.
- PN EN 14067-3:2003 Kolejnictwo. Aerodynamika. Część 3. Aerodynamika w tunelu.
- PN-89/K-80030 Nawierzchnia kolejowa. Śruby i wkręty. Wymagania i badania.
- PN-79/H-93422 Szyny kolejowe pośrednie.
- PN-88/H-93427.01 Stal. Kształtowniki żebrów oraz podkładki żebrów dla nawierzchni kolejowej.
- PN-73/D-95006 Materiały drzewne nawierzchni kolejowej normalnotorowej.
- D-1 Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych. Załącznik do uchwały nr 155 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 6 czerwca 2002 r.
- D-2 Warunki techniczne dla kolejowych obiektów inżynierskich wprowadzone zarządzeniem nr 202 Zarządu PKP z dnia 31 sierpnia 1988 r. (Biuletyn PKP A z 1998 r. Nr 36, poz. 201) ze zmianami wprowadzonymi zarządzeniem Zarządu PKP nr 40 z dnia 15 lutego 2000 r. (Biuletyn PKP A z 2000 r. Nr 6, poz. 38).
- D-4 Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego. Dyrekcja Generalna PKP. Załącznik do zarządzenia nr 76 Zarządu PKP z 4 listopada 1996 r. (Biuletyn PKP A z 1996 r. Nr 25, poz. 75), ze zmianami wprowadzonymi zarządzeniem Zarządu PKP nr 122 z dnia 29 sierpnia 2000 r.
- D-6 Instrukcja o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów. Dyrekcja Generalna PKP. Warszawa 1996 r stanowiąca załącznik do zarządzenia nr 140 Zarządu PKP z dnia 11 grudnia 1996 r. w sprawie ustalenia instrukcji o

ogłędzinach badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów.

- D-7 Instrukcja spawania szyn termitem wprowadzona zarządzeniem nr 48 Zarządu PKP z dnia 16 września 1996 r. (Biuletyn PKP A z 1993 r. Nr 21, poz. 48).
- D-10 Instrukcja o dozorowaniu linii kolejowych. Dyrekcja Generalna PKP.
- D-16 Instrukcja badań defektoskopowych szyn, spoin i zgrzein w torach sieci PKP stanowiąca załącznik do zarządzenie nr 119 Zarządu PKP z dnia 29 sierpnia 2000 r.
- D-75 Instrukcja o dokonywaniu pomiarów, badań i oceny stanu torów. Dyrekcja Generalna PKP stanowiąca załącznik do zarządzenie nr 86 Zarządu PKP z dnia 14 listopada 1996 r.
- D-83 Instrukcja o utrzymaniu kolejowych obiektów inżynieryjnych wprowadzona zarządzeniem nr 79 Zarządu PKP z dnia 4 listopada 1996 r. (Biuletyn PKP A 1996 r. Nr 25, poz. 78.), z późn. zm. (Biuletyn PKP A z 2000 r. Nr 33, poz. 146).
- Id-4 (D-6) Instrukcja o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów (Biuletyn PKP PLK S.A. B z 2005 r. Nr 2, poz. 16).
- Ir-7 (R-20) Instrukcja obsługi przejazdów kolejowych (Biuletyn PKP PLK S.A. B z 2005 r. Nr 1, poz. 6).
- R-57 Przepisy o przewozie przesyłek nadzwyczajnych, Warszawa 1980, z późniejszymi zmianami.
- UIC505-1 Railway transport stock Rolling stock construction gauge. 9th edition, November 2003 Translation
- UIC505-4 Effects of the application of the kinematic gauges defined in the 505 series of leaflets on the positioning of structures in relation to the tracks and of the tracks in relation to each other. 3rd edition of 1.1.77 and 2 Amendments
- UIC505-5 Basic conditions common to Leaflets 505-1 and 505-4 Notes on the preparation and provisions of these leaflets. 2nd edition of 1.1.77 and 4 Amendments
- UIC506 Rules governing application of the enlarged GA, GB and GC gauges. 1st edition of 1.1.87 and 4 Amendments
- UIC606-1 Consequences of the application of the kinematic gauges defined by UIC leaflets in the 505 series on the design of the contact lines. 1st edition of 1.1.87 and 1 Amendment
- UIC712 Rail defects. 4th edition, January 2002 Translation

2. Podsystem Energia

2.1 Bezpieczeństwo

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 2.6

2.2 Niezawodność i dostępność

- rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 4 maja 2007 r. w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu elektroenergetycznego (Dz. U. Nr 9, poz. 623),
- PN-EN 50123-1:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 1: Wymagania ogólne.
- PN-EN 50123-2:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne.

Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 2: Wyłączniki prądu stałego.

- PN-EN 50123-3:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 3: Wnętrzowe odłączniki prądu stałego, rozłączniki izolacyjne i uziemniki.
- PN-EN 50123-4:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 4: Napowietrzne rozłączniki izolacyjne prądu stałego, odłączniki i uziemniki.
- PN-EN 50124-2:2002 (U) Zastosowania kolejowe. Koordynacja izolacji. Część 2: Przepięcia i stosowanie zabezpieczeń.
- PN-EN 50126:2002 (U) Zastosowania kolejowe. Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa.
- PN-EN 50151:2004 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne. Wymagania szczególne dotyczące izolatorów kompozytowych.
- PN-EN 50206-1:2002 (U) Zastosowania kolejowe. Tabor. Pantografy: Charakterystyki i badania. Część 1: Pantografy pojazdów linii głównych.
- PN EN 50206-2 Zastosowania kolejowe. Tabor. Pantografy. Charakterystyki i badania. Część druga Pantografy metra i lekkich pojazdów szynowych.
- PN-EN 50317:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Systemy odbioru prądu. Wymagania dotyczące walidacji wyników pomiarów oddziaływania dynamicznego pomiędzy pantografem a siecią jezdnią górną.
- PN-EN 50318:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Systemy odbioru prądu. Walidacja symulacji oddziaływania dynamicznego pomiędzy pantografem a siecią jezdnią górną.
- prEN 50367 Railway applications Current collection systems Technical criteria for the interaction between pantograph and overhead line
- prEN 50388 Railway applications Power supply and rolling stock Technical criteria for the coordination between power supply (substation) and rolling stock to achieve interoperability
- PN-K-91002:1997 Sieć trakcyjna kolejowa. Osprzęt. Ogólne wymagania i metody badań.
- BN-82 3086-16 Tabor kolejowy normalnotorowy. Elektryczne pojazdy trakcyjne. Odbieraki prądu. Miedziane nakładki stykowe.
- Instrukcja let-2 (Et-2) Instrukcja utrzymania sieci trakcyjnej stanowiąca załącznik do zarządzenia nr 60 Dyrektora Generalnego PKP z dnia 23 grudnia 1992 r.
- UIC 799-1 Characteristics of direct-current overhead contact system for lines worked at speeds of over 160 km/h and up to 250 km/h.

2.3 Zdrowie

2.4 Ochrona środowiska

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 2.7

2.5 Zgodność techniczna

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 2.8

2.6 Bezpieczeństwo

- PN-EN 50119:2002 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stosowane. Sieć

jezdna górna trakcji elektrycznej.

- PN-EN 50122-1:2002 Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Część 1: Środki ochrony dotyczące bezpieczeństwa elektrycznego i uziemień.
- PN-EN 50122-2:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Część 2: Środki ochrony przed oddziaływaniem prądów błędzących wywołanych przez trakcję elektryczną prądu stałego.
- PN-EN 50123-1:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 1: Wymagania ogólne.
- PN-EN 50123-2:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 2: Wyłączniki prądu stałego.
- PN-EN 50123-3:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 3: Wewnętrzne odłączniki prądu stałego, rozłączniki izolacyjne i uziemniki.
- PN-EN 50123-4:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 4: Napowietrzne rozłączniki izolacyjne prądu stałego, odłączniki i uziemniki.
- PN-EN 50126:2002 (U) Zastosowania kolejowe. Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa.
- PN-EN 50149:2002 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Trakcja elektryczna. Profilowane druty jezdne z miedzi i jej stopów.
- PN-EN 50149:2002/AC:2004 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Trakcja elektryczna. Profilowane druty jezdne z miedzi i jej stopów.
- PN-EN 50151:2004 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacyjne. Wymagania szczególne dotyczące izolatorów kompozytowych.
- PN-EN 50206-1:2002 (U) Zastosowania kolejowe. Tabor. Pantografy: Charakterystyki i badania. Część 1: Pantografy pojazdów linii głównych.
- PN EN 50206-2 Zastosowania kolejowe. Tabor. Pantografy. Charakterystyki i badania. Część druga Pantografy metra i lekkich pojazdów szynowych.
- prEN 50367 Railway applications Current collection systems Technical criteria for the interaction between pantograph and overhead line
- prEN 50388 Railway applications Power supply and rolling stock Technical criteria for the coordination between power supply (substation) and rolling stock to achieve interoperability
- PN-K-91002:1997 Sieć trakcyjna kolejowa. Osprzęt. Ogólne wymagania i metody badań.
- BN-82 3086-16 Tabor kolejowy normalnotorowy. Elektryczne pojazdy trakcyjne. Odbieraki prądu. Miedziane nakładki stykowe.
- Instrukcja Id-1 (D-1) Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych. (Dotyczy w zakresie skrajni).
- Instrukcja let-2 (Et-2) Instrukcja utrzymania sieci trakcyjnej stanowiąca załącznik do zarządzenia nr 60 Dyrektora Generalnego PKP z dnia 23 grudnia 1992 r.
- Wymagania bezpieczeństwa dla urządzeń sterowania ruchem kolejowym wprowadzone decyzją Dyrekcji Generalnej PKP (KA2b-5400-01/98 z 6 lutego 1998 r.). Stosowane zwyczajowo.

- UIC 799-1 Characteristics of direct-current overhead contact system for lines worked at speeds of over 160 km/h and up to 250 km/h.

2.7 Ochrona środowiska

- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów (Dz. U. Nr 192, poz. 1883).
- PN-EN 50121-1:2004 Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna. Część 1: Wymagania ogólne.
- PN-EN 50121-2:2004 Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna. Część 2: Oddziaływanie systemu kolejowego na otoczenie.
- PN-EN 50121-5:2002 Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna. Część 5: Emisja i odporność na zakłócenia aparatów i urządzeń stacjonarnych zasilania energią.
- prEN 50367 Railway applications Current collection systems Technical criteria for the interaction between pantograph and overhead line
- prEN 50388 Railway applications Power supply and rolling stock Technical criteria for the coordination between power supply (substation) and rolling stock to achieve interoperability
- PN-EN 60870-2-1:2002 Urządzenia i systemy telesterowania. Część 2-1: Warunki pracy. Zasilanie i kompatybilność elektromagnetyczna.
- PN-EN 61000-4-29:2004 Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC). Część 4-29: Metody badań i pomiarów. Badanie odporności na zapady napięcia, krótkie przerwy i zmiany napięcia występujące w przyłączy zasilającym prądu stałego.
- PN-EN 61000-5-7:2005 Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC). Część 5-7: Wytyczne instalowania urządzeń i ograniczania zaburzeń. Stopnie ochrony przed zaburzeniami elektromagnetycznymi zapewniane przez obudowy (kod EM).
- PN-EN 61000-6-3:2004 Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC). Część 6-3: Normy ogólne. Norma emisji w środowiskach mieszkalnych, handlowych i lekko uprzemysłowionych.
- PN-EN 61000-6-4:2004 Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC). Część 6-4: Normy ogólne. Norma emisji w środowiskach przemysłowych.

2.8 Zgodność techniczna

- rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 4 maja 2007 r. w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu elektroenergetycznego (Dz. U. Nr 9, poz. 623),
- PN-EN 50119:2002 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stosowane. Sieć jezdna górna trakcji elektrycznej.
- PN-EN 50121-1:2004 Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna. Część 1: Wymagania ogólne.
- PN-EN 50121-2:2004 Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna. Część 2: Oddziaływanie systemu kolejowego na otoczenie.
- PN-EN 50121-5:2002 Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna. Część 5: Emisja i odporność na zakłócenia aparatów i urządzeń stacjonarnych zasilania energią.

- PN-EN 50122-2:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne. Część 2: Środki ochrony przed oddziaływaniem prądów błędzących wywołanych przez trakcję elektryczną prądu stałego.
- PN-EN 50123-1:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 1: Wymagania ogólne.
- PN-EN 50123-2:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 2: Wyłączniki prądu stałego.
- PN-EN 50123-3:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 3: Wnętrzowe odłączniki prądu stałego, rozłączniki izolacyjne i uziemniki.
- PN-EN 50123-4:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne. Aparatura łączeniowa prądu stałego. Część 4: Napowietrzne rozłączniki izolacyjne prądu stałego, odłączniki i uziemniki.
- PN-EN 50124-2:2002 (U) Zastosowania kolejowe. Koordynacja izolacji. Część 2: Przepięcia i stosowanie zabezpieczeń.
- PN-EN 50149:2002 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne. Trakcja elektryczna. Profilowane druty jezdne z miedzi i jej stopów.
- PN-EN 50149:2002/AC:2004 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne. Trakcja elektryczna. Profilowane druty jezdne z miedzi i jej stopów.
- PN-EN 50163:2005 Zastosowania kolejowe. Napięcia zasilające systemów trakcyjnych.
- PN-EN 50206-1:2002 (U) Zastosowania kolejowe. Tabor. Pantografy: Charakterystyki i badania. Część 1: Pantografy pojazdów linii głównych.
- PN EN 50206-2 Zastosowania kolejowe. Tabor. Pantografy. Charakterystyki i badania. Część druga Pantografy metra i lekkich pojazdów szynowych.
- PN-EN 50317:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Systemy odbioru prądu. Wymagania dotyczące walidacji wyników pomiarów oddziaływania dynamicznego pomiędzy pantografem a siecią jezdnią górną.
- PN-EN 50318:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Systemy odbioru prądu. Walidacja symulacji oddziaływania dynamicznego pomiędzy pantografem a siecią jezdnią górną.
- PN EN 50327 Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne. Harmonizacja wartości znamionowych dla zespołów przekształtników i badania dotyczące zespołów przekształtników.
- PN-EN 50328:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne. Elektroniczne przekształtniki mocy dla podstacji.
- PN-EN 50329:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne. Transformatory trakcyjne.
- prEN 50367 Railway applications Current collection systems Technical criteria for the interaction between pantograph and overhead line
- prEN 50388 Railway applications Power supply and rolling stock Technical criteria for the coordination between power supply (substation) and rolling stock to achieve interoperability
- PN-EN 60870-2-1:2002 Urządzenia i systemy telesterowania. Część 2-1: Warunki pracy. Zasilanie i kompatybilność elektromagnetyczna.

- PN-EN 61000-4-29:2004 Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC). Część 4-29: Metody badań i pomiarów. Badanie odporności na zapady napięcia, krótkie przerwy i zmiany napięcia występujące w przyłączy zasilającym prądu stałego.
- PN-EN 61000-5-7:2005 Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC). Część 5-7: Wytyczne instalowania urządzeń i ograniczania zaburzeń. Stopnie ochrony przed zaburzeniami elektromagnetycznymi zapewniane przez obudowy (kod EM).
- PN-EN 61000-6-3:2004 Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC). Część 6-3: Normy ogólne. Norma emisji w środowiskach mieszkalnych, handlowych i lekko uprzemysłowionych.
- PN-EN 61000-6-4:2004 Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC). Część 6-4: Normy ogólne. Norma emisji w środowiskach przemysłowych.
- PN-K-91002:1997 Sieć trakcyjna kolejowa. Osprzęt. Ogólne wymagania i metody badań.
- BN-82 3086-16 Tabor kolejowy normalnotorowy. Elektryczne pojazdy trakcyjne. Odbieraki prądu. Miedziane nakładki stykowe.
- Instrukcja Id-1 (D-1) Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych. (Dotyczy w zakresie skrajni).
- Instrukcja let-2 (Et-2) Instrukcja utrzymania sieci trakcyjnej stanowiąca załącznik do zarządzenia nr 60 Dyrektora Generalnego PKP z dnia 23 grudnia 1992 r.
- UIC 608 Conditions to be complied with for the pantographs of tractive units used in international services (3rd edition, April 2003 Translation)
- UIC 799-1 Characteristics of direct-current overhead contact system for lines worked at speeds of over 160 km/h and up to 250 km/h.

3. Podsystem Sterowanie

3.1 Bezpieczeństwo

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 3.6

3.2 Niezawodność i dostępność

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, porządzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 59, poz. 301.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 346),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 347).

3.3 Zdrowie

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem

ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.)

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, porwadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 59, poz. 301.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 346),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie badań niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty i zachowania jego ważności (Dz. U. Nr 66, poz. 349).

3.4 Ochrona środowiska

3.5 Zgodność techniczna

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 3.7

3.6 Bezpieczeństwo

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 33, poz. 144, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji (Dz. U. Nr 175, poz. 1706).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.).
- PN-EN 50121-1:2004 Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna część I: Wymagania ogólne.
- PN-EN 50121-2:2004 Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna część II: Oddziaływanie systemu kolejowego na otoczenie.
- PN-EN 50121-4: 2002 (U) Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna Część IV: Emisja i odporność na zakłócenia urządzeń sygnalizacji i telekomunikacji.
- PN-EN 50121-5: 2002 (U) Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna Część V: Emisja i odporność na zakłócenia aparatów i urządzeń stacjonarnych zasilania energią.
- PN-EN 50122-1:2002 Zastosowania kolejowe. Urządzenia stacjonarne część I: Środki ochrony dotyczące bezpieczeństwa elektrycznego i uziemień.

- PN-EN 50124-1:2002 (U) Zastosowania kolejowe. Koordynacja izolacji część I: Podstawowe wymagania, odstępy, odległości dla wyładowań pełzających dla całego wyposażenia elektrycznego i elektronicznego.
- PN-EN 50124-1:2002/A1:2004 (U) Zastosowania kolejowe. Koordynacja izolacji część I: Podstawowe wymagania, odstępy, odległości dla wyładowań pełzających dla całego wyposażenia elektrycznego i elektronicznego (zmiana A1).
- PN-EN 50124-2:2002 (U) Zastosowania kolejowe. Koordynacja izolacji część II: przepięcia i zastosowanie zabezpieczeń.
- PN-EN 50125-3:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Warunki środowiskowe stawiane urządzeniom część III: Wyposażenie dla sygnalizacji i telekomunikacji.
- PN-EN 50126:2002 (U) Zastosowania kolejowe. Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa.
- PN-EN 50128:2002 (U) Zastosowania kolejowe. Łączność, sygnalizacja i systemy sterowania Programy dla kolejowych systemów sterowania i zabezpieczenia.
- PN-EN 50129:2003 (U) Zastosowania kolejowe. Łączność, sygnalizacja i systemy sterowania Elektroniczne systemy sygnalizacji związane z bezpieczeństwem.
- PN-EN 50159-1:2002 (U) Zastosowania kolejowe. Łączność, sygnalizacja i systemy sterowania Część I: Łączność systemów bezpieczeństwa w układach zamkniętych.
- PN-EN 50159-2:2002 (U) Zastosowania kolejowe. Łączność, sygnalizacja i systemy sterowania Część I: Łączność systemów bezpieczeństwa w układach otwartych.
- PN-EN 50160:2002 Parametry napięcia zasilającego w publicznych sieciach rozdzielczych.
- PN-EN 50160: 2002/AC:2004 Parametry napięcia zasilającego w publicznych sieciach rozdzielczych.
- PN-EN 50160: 2002/Ap1:2005 Parametry napięcia zasilającego w publicznych sieciach rozdzielczych.
- PN-EN 50238: 2003 (U) Zastosowania kolejowe. Kompatybilność pomiędzy taborem, a urządzeniami wykrywania pociągów.
- E1 Instrukcja sygnalizacji na PKP (Biuletyn PKP A z 1998 r. Nr 30, poz. 158).
- Instrukcja Ie-3 Wytyczne techniczno-eksploatacyjne urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru.
- Ie-5 (E-11) Instrukcja o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym (Biuletyn PKP PLK S.A. B z 2005 r. Nr 2, poz. 18).
- Ir-5 (R-12) Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej (Biuletyn PKP PLK S.A. B z 2005 r. Nr 01, poz. 3).
- Instrukcja WTB-E10 Wytyczne techniczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym w przedsiębiorstwie PKP.
- UIC 641 Conditions to be fulfilled by automatic vigilance devices used in international traffic. 4th edition, February 2001 -Translation
- UIC 731 Inspection of signalling installations. 1st edition of 1.7.71
- UIC 732 Principles for signalling trains routes using wayside signals. 3rd edition,

May 2002 Translation

- UIC 736 Signalling relays. 4th edition, June 2004 Original
- UIC 738 Processing and transmission of safety information. 2nd edition of 1.1.90
- UIC 739 Slip limits beyond signals. 2nd edition of 1.1.92
- UIC 751-1 Railway radio equipment Fixed and mobile units General technical considerations (4th edition, July 2002 Translation)
- UIC 751-2 Railway radio equipment Technical specifications (4th edition, August 2002 -Translation)
- UIC 760 Level crossings Road signs and signals. 6th edition of 1.1.72
- UIC 761 Guidance on the automatic operation of level crossings. 4th edition, January 2004 Original
- UIC 780 Remote control of signalling installations. 1st edition of 1.1.65
- UIC 781 Transmission systems and methods of remote control for signalling installations. 1st edition of 1.1.67.
- UIC 790 Use of axle counters. 1st edition of 1.7.75.

3.7 Zgodność techniczna

- Instrukcja E1 Instrukcja sygnalizacji na PKP stanowiąca załącznik do zarządzenia nr 157 Zarządu PKP z dnia 20 lipca 1997 r. zmienione zarządzeniem nr 9 Zarządu PKP z dnia 7 stycznia 2000 r. oraz zarządzeniem nr 152 Zarządu PKP z dnia 2 listopada 2000 r.
- Instrukcja Ie-3 Wytyczne techniczno-eksploatacyjne urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru.
- Instrukcja WTB-E10 Wytyczne techniczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym w przedsiębiorstwie PKP.

4. Podsystem Tabor

4.1 Bezpieczeństwo

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 4.6

4.2 Niezawodność i dostępność

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 4.7

4.3 Zdrowie

- PN-85/N-08013 Ergonomics. Moderate thermal environments. Determination of the PMV and PPD indexes and specifications of the conditions for thermal comfort
- PN-86/N-01321 Hałas ultradźwiękowy. Dopuszczalne wartości poziomu ciśnienia akustycznego na stanowisku pracy i ogólne wymagania dotyczące wykonywania pomiarów.
- PN-86/N-01338 Hałas ultradźwiękowy. Dopuszczalne wartości poziomów ciśnienia akustycznego na stanowiskach pracy i ogólne wymagania dotyczące wykonywania pomiarów.
- PN-90/K-11001 Ochrona pracy. Kabina maszynisty lokomotywy elektrycznej dwukabinowej. Podstawowe wymagania bezpieczeństwa pracy i ergonomii.
- PN-90/K-11002 Ochrona pracy. Kabina maszynisty lokomotywy elektrycznej

dwukabinowej. Metodyka badania hałasu.

- PN-90/K-11003 Ochrona pracy. Kabina maszynisty lokomotywy elektrycznej dwukabinowej. Metodyka badania drgań.
- PN-91/N-01354 Vibration. Limits of exposure for vibrations transmitted to the human body and evaluation methods for vibration
- PN-EN ISO 7730 Moderate thermal environments. Determination of the PMV and PPD indices and specification of the conditions for thermal comfort
- ISO 2631-1 Mechanical vibration and shock Evaluation of human exposure to whole-body vibration Part 1: General requirements.
- ISO 2631-4 Mechanical vibration and shock Evaluation of human exposure to whole-body vibration Part 4: Guidelines for the evaluation of the effects of vibration and rotational motion on passenger and crew comfort in fixed-guideway transport systems
- UIC 413 Measures to facilitate travel by rail. (9th edition, December 2000 Translation)
- UIC 440 Public-address systems in coaches (RIC) (4th edition, December 2001 Translation)
- UIC 513 Guidelines for evaluating passenger comfort in relation to vibration in railway vehicles. (1st edition of 1.7.94)
- UIC 553-1 Air-conditioning equipment in coaches Standard tests. (1st edition of 1.1.92)
- UIC 565-1 Special design and fittings features of vehicles accepted for use in international passenger night traffic. 3rd edition, April 2003 Translation
- UIC 565-2 Special comfort and constructional characteristics and rules of hygiene for restaurant-cars accepted in international traffic. 1st edition of 1.1.79 and 3 Amendments
- UIC 565-3 Indications for the layout of coaches suitable for conveying disabled passengers in their wheelchairs. 2nd edition, May 2003 Translation

4.4 Ochrona środowiska

- PN-EN 50125-1 Zastosowania kolejowe Warunki środowiskowe stawiane urządzeniom część 1: Urządzenia taborowe.
- PN-EN 50125-3 Zastosowania kolejowe. Warunki środowiskowe stawiane urządzeniom. Część 3: Wyposażenie dla sygnalizacji i telekomunikacji.
- Mts-108 Instrukcja smarowania spalinowych pojazdów trakcyjnych.
- UIC 413 Measures to facilitate travel by rail. (9th edition, December 2000 Translation)
- UIC 440 Public-address systems in coaches (RIC) (4th edition, December 2001 Translation)
- UIC 508-1 Interaction between passenger rolling stock and fixed installations. (1st edition of 1.1.94)
- UIC 513 Guidelines for evaluating passenger comfort in relation to vibration in railway vehicles. (1st edition of 1.7.94)
- UIC 553-1 Air-conditioning equipment in coaches Standard tests. (1st edition of 1.1.92)

- UIC 624 Exhaust emission tests for diesel traction engines. (2nd edition, April 2003 Translation)
- UIC 842-2 Technical specification for methods for testing paint products. (3rd edition of 1.7.75)
- UIC 842-5 Technical specification for the protection against corrosion and painting of coaches and tractive units. (1st edition of 1.7.75)

4.5 Zgodność techniczna

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 4.7

4.6 Bezpieczeństwo

- RID Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (Stanowiący Aneks I do Przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM) będących załącznikiem B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158, z późn. zm.),
- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 57, poz. 389),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunki, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152 z późn. zm.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 59, poz. 301.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 346),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 347),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu (Dz. U. Nr 103, poz. 1090).
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectw dopuszczenia do eksploatacji (Dz. U. Nr 175, poz. 1706).
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 37, poz. 330).
- PN-EN 12080 Kolejnictwo. Maźnice. Łożyska toczne.
- PN-EN 12081 Kolejnictwo. Maźnice. Smary.
- PN-EN 12082 Kolejnictwo. Maźnice. Badania eksploatacyjne.
- PN-EN 12663 Kolejnictwo Wymagania konstrukcyjno-wytrzymałościowe

dotyczące pudeł kolejowych pojazdów szynowych.

- PN-EN 13129-1 Kolejnictwo Klimatyzacja pojazdów linii głównych część 1: Parametry komfortu.
- PN-EN 13260 Kolejnictwo. Zestawy kołowe i wózki. Zestawy kołowe. Wymagania dotyczące wyrobu.
- PN-EN 13262 Kolejnictwo. Zestawy kołowe i wózki. Koła. Wymagania dotyczące wyrobu.
- PN-EN 13272 Kolejnictwo Oświetlenie elektryczne pojazdów szynowych w systemach transportu publicznego.
- PN-EN 14067-1 Railway applications. Aerodynamics. Part 1: Symbols and units
- PN-EN 14067-2 Railway applications. Aerodynamics. Part 2: Aerodynamics on open track
- PN-EN 14067-3 Railway applications. Aerodynamics. Part 3: Aerodynamics in tunnels
- PN-EN 50124-1 Zastosowania kolejowe Koordynacja izolacji część 1: Podstawowe wymagania, odstępy, odległości dla wyładowań pełzających dla całego wyposażenia elektrycznego i elektronicznego.
- PN-EN 50124-2 Zastosowania kolejowe Koordynacja izolacji część 2: Przepięcia i stosowanie zabezpieczeń.
- PN-EN 50126 Zastosowania kolejowe. Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa.
- PN-EN 50153 Zastosowania kolejowe. Tabor. Środki ochrony przed zagrożeniami elektrycznymi.
- PN-EN-50155 Zastosowania kolejowe. Wyposażenie elektroniczne stosowane w taborze.
- PN-EN 50153 Zastosowania kolejowe. Tabor. Środki ochrony przed zagrożeniami elektrycznymi.
- PN-EN 50163 Railway applications. Supply voltage of traction systems
- PN-EN 50206-1 Zastosowania kolejowe Tabor pantografy: Charakterystyki i badania część 1: Pantografy pojazdów linii głównych.
- PN-EN 50207 Zastosowania kolejowe. Przekształtniki energoelektroniczne stosowane w pojazdach szynowych.
- PN-EN 50215 Zastosowania kolejowe. Badanie pojazdów szynowych po zmontowaniu a przed wprowadzeniem do eksploatacji.
- PN-EN 50238 Zastosowania kolejowe Kompatybilność pomiędzy taborem a urządzeniami wykrywania pociągów.
- PN-EN 50261 Zastosowania kolejowe. Montaż urządzeń elektronicznych.
- PN-EN 50311 Zastosowania kolejowe. Tabor. Elektroniczne stateczniki prądu stałego do lamp fluorescencyjnych.
- PN-EN 50317 Zastosowania kolejowe Systemy odbioru prądu Wymagania dotyczące walidacji wyników pomiarów oddziaływania dynamicznego pomiędzy pantografem a siecią jezdnią górną.
- PN-EN 50318 Zastosowania kolejowe. Systemy odbioru prądu. Walidacja

symulacji oddziaływania dynamicznego pomiędzy pantografem a siecią jezdnią górną.

- PN-EN 50343 Zastosowania kolejowe. Tabor. Zasady dotyczące instalacji sieci kablowych
- PN-EN 60077-1 Zastosowania kolejowe. Wyposażenie elektryczne taboru kolejowego. Część 1: Podstawowe warunki eksploatacji i zasady ogólne.
- PN-EN 60077-2 Zastosowania kolejowe. Wyposażenie elektryczne taboru kolejowego. Część 2: Elementy elektrotechniczne. Zasady ogólne.
- PN-EN 60077-3 Zastosowania kolejowe. Wyposażenie elektryczne taboru kolejowego. Część 3: Elementy elektrotechniczne. Zasady dotyczące wyłączników napięcia stałego.
- PN-EN 60077-5 Zastosowania kolejowe. Wyposażenie elektryczne taboru kolejowego. Część 5: Elementy elektrotechniczne. Zasady dotyczące bezpieczników wysokiego napięcia.
- PN-EN 60309-1 Plugs, socket-outlets and couplers for industrial purposes. Part 1: General requirements
- PN-EN 60309-2 Plugs, socket-outlets and couplers for industrial purposes. Part 2: Dimensional interchangeability requirements for pin and contact-tube accessories
- PN-EN 60310 Zastosowania kolejowe. Transformatory i dławiki instalowane w taborze.
- PN-EN 60322 Zastosowania kolejowe. Wyposażenia elektryczne taboru. Wymagania dla oporników mocy budowy otwartej.
- PN-EN 60349-1 Electric traction. Rotating electrical machines for rail and road vehicles. Part 1: Machines other than electronic convertor-fed alternating current motors
- PN-EN 60349-2 Zastosowania kolejowe. Elektryczne maszyny wirujące do pojazdów szynowych i drogowych. Część 2: Maszyny prądu przemiennego zasilane z przekształtników energoelektronicznych.
- PN-EN 60623 Ogniwa i baterie wtórne zawierające zasadowe lub inne niekwasowe elektrolity. Pojedyncze ogniwa akumulatorowe do ładowania, niklowo-kadmowe, prostokątne, otwarte.
- PN-EN 61377 Electric traction. Rolling stock. Combined testing of inverter-fed alternating current motors and their control.
- PN-EN 61377-2 Zastosowania kolejowe. Tabor. Badania zespołu. Część 2: Silniki trakcyjne prądu stałego zasilane z przekształtników impulsowych wraz z ich sterowaniem.
- PN-EN 61377-3 Zastosowania kolejowe. Tabor. Część 3: Badania złożone silników prądu przemiennego zasilanych z przekształtników pośrednich wraz z ich sterowaniem.
- PN-E-83013 Akumulatory ołowiowe wagonowe z płytami pancernymi. Ogólne wymagania i metody badań.
- EN 13129-2 Railway applications. Air conditioning for main-line rolling stock. Part 2: Type tests
- EN 50388 Railway applications Power supply and rolling stock technical criteria

for the coordination between power supply (substation) and rolling stock to achieve interoperability

- PN-K-11010:1994 Tabor kolejowy. Instalacja klimatyzacji i ogrzewania nawiewnego wagonu. Wymagania ogólne.
- PN-K-02501 Tabor kolejowy. Właściwości dymowe materiałów. Wymagania i metody badań.
- PN-K-02507 Spalinowe pojazdy trakcyjne. Zabezpieczenie przeciwpożarowe.
- PN-K-02508 Tabor kolejowy. Właściwości palne materiałów. Wymagania i metody badań.
- PN-K-02511 Tabor kolejowy. Bezpieczeństwo przeciwpożarowe materiałów. Wymagania.
- PN-K-02512 Tabor kolejowy. Bezpieczeństwo przeciwpożarowe materiałów. Metoda badania wskaźnika rozprzestrzeniania się płomienia.
- PN-K-23011 Tabor kolejowy. Elektryczna instalacja zasilania urządzeń wagonowych. Wymagania ogólne.
- PN-85/K-88150 Tabor kolejowy. Zderzaki. Rozmieszczenie i wymiary zabudowy.
- PN-K-88160:1999 Tabor kolejowy. Sprzęg śrubowy.
- PN-92/K-91200 Wagony osobowe. Drzwi wejściowe obrotowo-składane. Wymagania.
- PN-92/K-91201 Wagony osobowe. Drzwi wejściowe odchylny-suwane. Wymagania.
- PN-92/K-91202 Wagony osobowe. Urządzenia do centralnego zamykania drzwi wejściowych. Wymagania.
- PN-92/K-91203 Wagony osobowe. Urządzenia do blokowania drzwi wejściowych. Wymagania.
- PN-K-88208:1997 Wagony osobowe. Drzwi czołowe rozsuwane. Wymagania i metody badań.
- PN-K-88177 Tabor kolejowy. Hamulec. Wymagania i metody badań.
- PN-K-91001 Elektryczne pojazdy trakcyjne. Odbieraki prądu. Wymagania i metody badań.
- PN-90/K-11001 Ochrona pracy. Kabina maszynisty lokomotywy elektrycznej dwukabinowej. Podstawowe wymagania bezpieczeństwa pracy i ergonomii.
- PN-90/K-11003 Ochrona pracy. Kabina maszynisty lokomotywy elektrycznej dwukabinowej. Metodyka badania drgań.
- PN-91/K-02501 Tabor kolejowy. Właściwości dymowe materiałów. Wymagania i metody badań.
- PN-91/K-88100 Vehicles of traction. Sirens and whistles
- PN-93/K-02505 Tabor kolejowy. Stężenie tlenu i dwutlenku węgla wydzielanych podczas rozkładu termicznego lub spalania materiałów. Wymagania i badania. Tabor kolejowy. Stężenie tlenu i dwutlenku węgla wydzielanych podczas rozkładu termicznego lub spalania materiałów. Wymagania i badania.
- PN-93/K-02506 Electric traction vehicles. Fire safety. Constructional guidelines
- PN-91/E-06077 Power convertors for electric traction. Direct d.c. convertors (d.c.

- chopper convertors) for rolling stock
- PN-94/K-02059 Tabor kolejowy. Tablice i znaki ostrzegawcze przed porażeniem prądem elektrycznym.
 - PrEN 13715 Railway applications. Wheelset and bogies. Wheels. Rim profile (current draft of TC 256 SC 2 WG 11)
 - PrEN 14363 Railway applications. Testing for acceptance of running characteristics of railway vehicles. Testing of running behaviour and stationary (current draft of TC 256 WG 10, dated June 2002).
 - prEN 45545-1 Railway applications. Fire protection on railway vehicles. Part 1: General
 - prEN 45545-2 Railway applications. Fire protection on railway vehicles. Part 2: Requirements for fire behaviour of materials and components
 - prEN 45545-3 Railway applications. Fire protection on railway vehicles. Part 3: Fire resistance requirements for fire barriers and partitions.
 - prEN 45545-4 Zastosowania kolejowe. Ochrona przeciwpożarowa. Część 4: Wymagania bezpieczeństwa przeciwpożarowego dla konstrukcji taboru kolejowego.
 - prEN 45545-5 Railway applications. Fire protection on railway vehicles. Part 5: Fire safety requirements for electrical equipment including that of trolley buses, track guided buses and magnetic levitation vehicles.
 - prEN 45545-6 Zastosowania kolejowe. Ochrona przeciwpożarowa. Część 6: Systemy zabezpieczenia przeciwpożarowego.
 - prEN 45545-7 Zastosowania kolejowe. Ochrona przeciwpożarowa. Część 7: Wymagania bezpieczeństwa przeciwpożarowego dla instalacji cieczy i gazów palnych.
 - prEN 50367 Railway applications Current collection systems Technical criteria for the interaction between pantograph and overhead line
 - BN-71/3520-02 Rolling stock. Electrical and diesel locomotives. General requirements
 - ZN-01/PKP-3512-06 Rolling stock. Electrical installation for lightning coaches and passengers compartments in traction vehicles. Requirements and test
 - ZN-01/PKP-3512-07 Rolling stock. Electrical installation for lightning. Requirements and test
 - ISO 7001:1990 Public information symbol
 - Mt-11 Instrukcja pomiarów geometrycznych zestawów kołowych.
 - Mt-32 Instrukcja o utrzymaniu elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych.
 - Mts-108 Instrukcja smarowania spalinowych pojazdów trakcyjnych.
 - Mw-2 Instrukcja o zasadach technicznego utrzymania wagonów towarowych normalnotorowych.
 - Mw-56 Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.
 - UIC 410 Composition and calculation of the weight and braking of passenger trains. 5th edition, August 2002 Translation

- UIC 510-1 Wagons Running gear Normalisation. 9th edition of 1.1.78 and 14 Amendments
- UIC 510-2 Trailing stock: wheels and wheelsets. Conditions concerning the use of wheels of various diameters. 4th edition, May 2004 Translation
- UIC 510-3 Wagons Strength testing of 2 and 3-axle bogies on test rig. 1st edition of 1.1.89 Reprint dated 1.7.94
- UIC 510-4 Wagons Variable-gauge running gear for 1435 mm/1520 mm and 1668 mm. Recommendations for bilateral agreements. 2nd edition, April 2002 Translation
- UIC 510-5 Technical approval of solid wheels. 1st edition, February 2003 Translation
- UIC 511 Trailing stock -Wheelbase. 7th edition of 1.7.87 and 1 Amendment
- UIC 512 Rolling stock Conditions to be fulfilled in order to avoid difficulties in the operation of track circuits and treadles. 8th edition of 1.1.79 and 2 Amendments
- UIC 515-0 Passenger rolling stock Trailer bogies Running gear. 2nd edition, April 2001 Original
- UIC 515-1 Passenger rolling stock Trailer bogies Running gear General provisions applicable to the components of trailers bogies. 2nd edition, March 2003 Translation
- UIC 515-3 Rolling stock Bogies Running gear Axle design calculation method. 1. Ausgabe vom 01.07.94
- UIC 515-4 Passenger rolling stock Trailer bogies Running gear Bogie frame structure strength tests. 1st edition of 1.1.93
- UIC 515-5 Powered and trailing stock Bogies Running gear Tests for axle-boxes. 1st edition of 1.7.94
- UIC 518 Testing and approval of railway vehicles from the point of view of their dynamic behaviour Safety Trackfatigue Ridequality. 2nd edition, April 2003 Translation
- UIC 521 Coaches and vans, wagons, tractive stock Clearance to be provided at vehicle extremities (1st edition of 1.1.87 and 1 Amendment)
- UIC 522 Technical conditions to be fulfilled by the automatic coupler of the UIC and OSJD Member Railways. 4th edition of 1.1.90
- UIC 522-2 Conditions for the acceptance of draw-only automatic couplers. 2nd edition, April 2002 Translation
- UIC 523 Technical conditions with which automatic couplers of the UIC and OSJD Member Railways must comply in order to ensure compatibility of couplers. 1st edition of 1.7.81 and 1 Amendment
- UIC 524 Wagons Technical specifications governing spring devices for wagons fitted with automatic couplers belonging to the UIC and OSJD member railways. 1st edition of 1.1.78 and 6 Amendments
- UIC 527-1 Coaches, vans and wagons Dimensions of buffer heads Track layout on S-curves. 3rd edition, April 2005 Translation
- UIC 528 Buffer gear for coaches. 7th edition of 1.1.91 and Amendment No.1
- UIC 529 Long-stroke hydrodynamic shock absorbers Technical conditions

Wagons. 1st edition of 1.1.78

- UIC 530-1 Constructional conditions for wagons to be observed with a view to fitting the automatic coupler of the Member Railways of the UIC and OSJD respectively. 2nd edition of 1.4.82 and 3 Amendments
- UIC 530-2 Wagons Running safety. 4th edition of 1.7.85 Reprint dated 1.7.97 NB: The set of diagrams (Appendices 1, 2 and 3) with 4
- UIC 532 Trailing stock Signal lamp brackets Coaches Fixed electric signal lamps. 9th edition of 1.1.79 Reprint dated 1.1.91 and Amendment Nr 2
- UIC 533 Protection by the earthing of metal parts of vehicles. 2nd edition of 1.1.77 and 4 Amendments
- UIC 534 Signal lamps and signal-lamp brackets for locomotives, railcars and all tractive and self-propelled stock. 4th edition, August 2002 Translation
- UIC 535-2 Standardisation and positioning of steps, end platforms, gangways, handrails, tow hooks, automatic coupler and brake valve controls on wagons in connection with the fitting of the automatic coupler of the UIC Member Railways and OSJD Member Railways. 3rd edition of 1.1.78 and 7 Amendments
- UIC 535-3 Equipping of wagons with devices for passing from one to the other and with screw brakes 1st edition of 1.1.76 Reprint dated 1.7.95
- UIC 538 Safety regulations for wagons equipped with machines operated independently or from an external source of energy. 1st edition of 1.7.79
- UIC 540 Brakes Air Brakes for freight trains and passenger trains. 4th edition, June 2002 -Translation
- UIC 541-1 Brakes Regulations concerning the design of brake components. 6th edition, November 2003 Translation
- UIC 541-2 Dimensions of hose connections (brake hoses) and electric cables; types of pneumatic and electric connections and their positioning on wagons and coaches equipped with automatic couplers of the UIC and OSJD Member Railways
- UIC 541-03 Brakes Regulations concerning manufacture of the different brake parts Driver's brake valve. 1st edition of 1.1.84
- UIC 541-04 Brakes Regulations concerning the manufacture of brake components Self-adjusting load-proportional braking system and automatic 'empty-loaded' control device. 2nd edition, July 2004 Translation
- UIC 541-05 Brakes Regulations concerning the construction of the various brake components Wheel slip prevention equipment. 1st edition of 1.1.85 and 8 Amendments
- UIC 541-06 Brakes Regulations concerning the construction of the various brake components: Magnetic brakes. 1st edition of 1.1.92 and Amendment No. 1
- UIC 541-07 Brakes Regulations governing the construction of different types of braking gear Simple pressure receptacles of steel, not fired, for air braking equipment and auxiliary pneumatic equipment for railway rolling stock. 1st edition of 1.1.92
- UIC 542 Brake parts Interchangeability. 4th edition of 1.1.82 and 4 Amendments
- UIC 543 Brakes Regulations governing the equipment of trailing stock. 12th edition, June 2003 Translation

- UIC 544-1 Brakes Braking power. 4th edition, October 2004 Translation
- UIC 544-2 Conditions to be observed by the dynamic brake of locomotives and motor coaches so that the extra braking effort produced can be taken into account for the calculation of the braked-weight. 2nd edition of 1.1.83
- UIC 545 Brakes Inscriptions, marks and signs. 7th edition, April 2002 Translation
- UIC 546 Brakes High power brakes for passenger trains. 5th edition of 1.1.67
- Reprint dated 1.1.80 incorporating 5 Amendments
- UIC 547 Brakes Air brake Standard programme of tests. 4th edition of 1.7.89
- UIC 554-1 Power supply to electrical equipment on stationary railway vehicles from a local mains system or another source of energy at 220 V or 380 V, 50 Hz. 3rd edition of 1.1.79
- UIC 554-2 Power supply to mechanically-refrigerated wagons running in rafts Safety measures and electric installations. 1st edition of 1.1.78
- UIC 560 Doors, footboards, windows, steps, handles and handrails of coaches and luggage vans. 12th edition, March 2002 Translation
- UIC 561 Means of intercommunication for coaches. 8th edition of 1.1.91 and Amendment No.1
- UIC 563 Fittings provided in coaches in the interests of hygiene and cleanliness. 8th edition of 1.1.90 and 4 Amendments
- UIC 564-1 Coaches Windows made from safety glass. 6th edition of 1.1.79 Reprint dated 1.1.90
- UIC 564-2 Regulations relating to fire protection and firefighting measures in passenger carrying railway vehicles or assimilated vehicles used on international services. 3rd edition of 1.1.91 and 2 Amendments
- UIC 566 Loadings of coach bodies and their components. 3rd edition of 1.1.90 and addenda and 1 Amendment
- UIC 567 General provisions for coaches. 2nd edition, November 2004 Translation
- UIC 567-1 Standard X and Y coaches accepted for running on international services. 4th edition of 1.1.78 and 7 Amendments
- UIC 567-2 Standard Z-type coaches accepted for running in international traffic Characteristics. 4th edition of 1.7.91 and 2 Amendments
- UIC 567-3 Constructional arrangements on coaches with a view to the application of the automatic coupler on the UIC member railways and on the OSJD member railways. 1st edition of 1.1.83 and 1 Amendment
- UIC 568 Loudspeaker and telephone systems in RIC coaches Standard technical characteristics. 3rd edition of 1.1.96
- UIC 576 Wagon doors and securing devices (Interchangeability). 5th edition of 1.7.75 and 6 Amendments
- UIC 577 Wagon stresses. 3rd edition, May 2004 Translation
- UIC 608 Conditions to be complied with for the pantographs of tractive units used in international services. 3rd edition, April 2003 Translation
- UIC 615-0 Tractive units Bogies and running gear General provisions. 2nd

edition, February 2003 Translation

- UIC 615-1 Tractive units Bogies and running gear General conditions applicable to component parts. 2nd edition, February 2003 Translation
- UIC 615-4 Motive power units Bogies and running gear Bogie frame structure strength tests. 2nd edition, February 2003 Translation
- UIC 617-5 Special safety regulations for drivers' cabs of tractive units. 2nd edition of 1.1.77 and 1 Amendment
- UIC 640 Motive power units Inscriptions, marks and signs. 3rd edition, October 2003 Translation
- UIC 641 Conditions to be fulfilled by automatic vigilance devices used in international traffic. 4th edition, February 2001 Translation
- UIC 642 Special provisions concerning fire precautions and fire-fighting measures on motive power units and driving trailers in international traffic. 2nd edition, September 2001 Translation
- UIC 797 Coordination of electrical protection substations-traction units. 1st edition, April 2000 Translation
- UIC 810-1 Technical specification for the supply of rough rolled non-alloy steel tyres for tractive and trailing stock. 5th edition, January 2003 Translation
- UIC 810-3 Technical specification for the supply of non-alloy flat and sectional steel for tyre retention spring rings. 1st edition of 1.7.90
- UIC 811-1 Technical specification for the supply of axles for tractive and trailing stock. 4th edition of 1.1.87 with sulphur prints
- UIC 811-2 Technical specification for the supply of axles for tractive and trailing stock Tolerances. 2nd edition, February 2004 Translation
- UIC 812-1 Technical specification for the supply of rolled or forged wheel centres for tyred wheels for trailing stock. Quality requirements. 4th edition of 1.1.89
- UIC 812-2 Solid wheels for tractive and trailing stock Tolerances. 2nd edition, December 2002 Translation
- UIC 812-3 Technical specification for the supply of solid wheels in rolled non-alloy steel for tractive and trailing stock. 5th edition of 1.1.84 with sulphur prints and 1 Amendment
- UIC 812-4 Technical specification for the supply of tyred wheels for tractive and trailing stock. Type fitting and tolerances. 1st edition of 1.7.90
- UIC 813 Technical specification for the supply of wheelsets for tractive and trailing stock Tolerances and assembly. 2nd edition, December 2003 Translation
- UIC 814 Technical specification for the official testing and supply of greases intended for the lubrication of railway vehicle roller bearing axle boxes. 2nd edition of 1.7.88
- UIC 826 Technical provisions for the supply of screw couplings for tractive and trailing stock. 3rd edition, May 2004 Translation
- 4.7 Niezawodność i dostępność (zgodnie z 2008/57/WE załącznik III punkt 2.4.2)
- RIV-2000 Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów towarowych przez kolejowe przedsiębiorstwa przewozowe. (Biuletyn PKP A z 2000 r. Nr 23, poz. 111).

- RIC Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej.
- PN-EN 50126 Zastosowania kolejowe. Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa.
- Mt-11 Instrukcja pomiarów geometrycznych zestawów kołowych.
- Mt-32 Instrukcja o utrzymaniu elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych.
- Mts-108 Instrukcja smarowania spalinowych pojazdów trakcyjnych.
- Mw-2 Instrukcja o zasadach technicznego utrzymania wagonów towarowych normalnotorowych.
- Mw-56 Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.
- UIC 510-3 Wagons Strength testing of 2 and 3-axle bogies on test rig. (1st edition of 1.1.89 Reprint dated 1.7.94)
- UIC 515-1 Passenger rolling stock Trailer bogies Running gear General provisions applicable to the components of trailers bogies. (2nd edition, March 2003 Translation)
- UIC 515-3 Rolling stock Bogies Running gear Axle design calculation method. (1st edition of 1.7.94)
- UIC 515-4 Passenger rolling stock Trailer bogies Running gear Bogie frame structure strength tests. (1st edition of 1.1.93)
- UIC 517 Wagons Suspension gear Standardisation. (6th edition of 1.7.79 Reprint dated 1.1.89 incorporating 10 Amendments)

4.7 Zgodność techniczna

- RIV-2000 Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów towarowych przez kolejowe przedsiębiorstwa przewozowe. (Biuletyn PKP A z 2000 r. Nr 23, poz. 111).
- RIC Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej (Biuletyn PKP A z 2001 r. Nr 10, poz. 34).
- PN-EN 50121-1 Zastosowania kolejowe Kompatybilność elektromagnetyczna część 1: Wymagania ogólne.
- PN-EN 50121-2 Zastosowania kolejowe Kompatybilność elektromagnetyczna część 2: Oddziaływanie systemu kolejowego na otoczenie.
- PN-EN 50121-3-1 Zastosowania kolejowe Kompatybilność elektromagnetyczna Część 3-1: Tabor; pociąg i pojazd całościowo.
- PN-EN 50121-3-2 Zastosowania kolejowe Kompatybilność elektromagnetyczna Część 3-2: Tabor; aparaty.
- PN-EN 50121-4 Zastosowania kolejowe. Kompatybilność elektromagnetyczna. Część 4: Emisja i odporność na zakłócenia urządzeń sygnalizacji i telekomunikacji.
- PN-EN 50206-1 Railway applications Rolling stock Pantographs: Characteristics and tests
- PN-EN 50215 Zastosowania kolejowe. Badanie pojazdów szynowych po zmontowaniu a przed wprowadzeniem do eksploatacji.

- PN-EN 50238 Zastosowania kolejowe Kompatybilność pomiędzy taborem a urządzeniami wykrywania pociągów.
- PN-EN 50317 (U) Railway applications Current collection systems Requirements for and validation of measurements of the dynamic interaction between pantograph and overhead contact line
- PrEN-50367 Railway applications Current collection systems Technical criteria for the interaction between pantograph and overhead line.
- PN-85/K-88150 Tabor kolejowy. Zderzaki. Rozmieszczenie i wymiary zabudowy.
- PN-93/K-88152 Wagony osobowe. Okna. Wymagania.
- PN-K-88160:1999 Tabor kolejowy. Sprzęg śrubowy.
- PN-K-88200 Tabor kolejowy. Sygnały końca pociągu. Wymagania.
- ZN-01/PKP-3512-06 Traction vehicles. Electrical lightning installation. Requirements and tests.
- Mt-11 Instrukcja pomiarów geometrycznych zestawów kołowych.
- UIC/OSŽD 430-4 Wagons. Operation between 1435 mm gauge and 1520 mm gauge networks Technical provisions and approval conditions. (1st edition, May 2004 Translation)
- UIC/OSŽD 430-5 Regulations for the exchange and use of new generation freight wagons between railways with gauges of 1435 mm and 1520 mm. (1st edition, November 2003 Translation)
- UIC 430-5 Regulations for the exchange and use of new generation freight wagons between railways with gauges of 1435 mm and 1520 mm. (1st edition, November 2003 Translation)
- UIC 438-1 Identification marking for passenger rolling stock. (3rd edition, April 2004 Translation)
- UIC 500 Standardisation of transport stock and components. Principles, procedures, results. (2nd edition, December 2000 Translation)
- UIC 505-1 Railway transport stock Rolling stock construction gauge. (9th edition, November 2003 Translation)
- UIC 505-4 Effects of the application of the kinematic gauges defined in the 505 series of leaflets on the positioning of structures in relation to the tracks and of the tracks in relation to each other. (3rd edition of 1.1.77 and 2 Amendments)
- UIC 505-5 Basic conditions common to Leaflets 505-1 and 505-4 Notes on the preparation and provisions of these leaflets (2nd edition of 1.1.77 and 4 Amendments)
- UIC 506 Rules governing application of the enlarged GA, GB and GC gauges (1st edition of 1.1.87 and 4 Amendments)
- UIC 507 Wagons Conditions governing wagons conveyed on ferries (1st edition of 1.7.89 Reprint dated 1.7.97)
- UIC 510-4 Wagons Variable-gauge running gear for 1435 mm/1520 mm and 1668 mm. Recommendations for bilateral agreements. 2nd edition, April 2002 Translation
- UIC 520 Wagons, coaches and vans Draw gear Standardisation (7th edition, December 2003 Translation)

- UIC 521 Coaches and vansr wagons, tractive stock Clearance to be provided at vehicle extremities (1st edition of 1.1.87 and 1 Amendment)
- UIC 522 Technical conditions to be fulfilled by the automatic coupler of the UIC and OSJD Member Railways (4th edition of 1.1.90)
- UIC 526-1 Wagons Buffers with a stroke of 105 mm (2nd edition of 1.7.98)
- UIC 526-3 Wagons Buffers with a stroke of 130 and 150 mm (under preparation) (2nd edition of 1.7.98)
- UIC 527-1 Coaches, vans and wagons Dimensions of buffer heads Track layout on S-curves (3rd edition, April 2005 Translation)
- UIC 532 Trailing stock Signal lamp brackets Coaches Fixed electric signal lamps (9th edition of 1.1.79 Reprint dated 1.1.91 and Amendment Nr 2)
- UIC 534 Signal lamps and signal-lamp brackets for locomotives, railcars and all tractive and self-propelled stock (4th edition, August 2002 Translation)
- UIC 535-1 Standardisation of steps and handrails on wagons (5th edition of 1.1.72 and 2 Amendments)
- UIC 536 Cable hooks for wagons (3rd edition of 1.1.67 Reprint dated 1.1.96)
- UIC 550 Power supply installations for passenger stock. 11th edition, April 2005 Translation
- UIC 552 Electrical power supply for trains Standard technical characteristics of the train line. 10th edition, June 2005 Translation
- UIC 553 Heating, ventilation and air-conditioning in coaches (6th edition, February 2004 Translation)
- UIC 555 Electric lighting in passenger rolling stock. 1st edition of 1.1.78 and 7 Amendments
- UIC 557 Diagnostics on passenger rolling stock (2nd edition of 1.1.98)
- UIC 558 Remote control and data cable Standard technical features for the equipping of RIC coaches. 1st edition of 1.1.96
- UIC 562 Space for baggage racks, coat-hooks and lockers Measures to prevent baggage theft (5th edition of 1.1.91)
- UIC 568 Loudspeaker and telephone systems in RIC coaches. Standard technical characteristics (3rd edition of 1.1.96)
- UIC 569 Regulations to be observed in the construction of coaches and vans suitable for conveyance by train ferry (2nd edition of 1.7.79 and 2 Amendments)
- UIC 570 Wagons Interchangeable parts (6th edition of 1.1.81 Reprint dated 1.1.95)
- UIC 571-1 Standard wagons Ordinary two-axle wagons Characteristics (5th edition, October 2004 Translation)
- UIC 571-2 Standard wagons Ordinary bogie wagons Characteristics (6th edition, February 2001 -Translation)
- UIC 571-3 Standard wagons Special-purpose wagons Characteristics (6th edition, November 2004 Translation)
- UIC 571-4 Standard wagons Wagons for combined transport Characteristics (4th edition, October 2004 Translation)

- UIC 572 Wagons composed of permanently coupled units (multiple wagons) and articulated wagons (1st edition of 1.1.90 and 4 Amendments)
- UIC 573 Technical conditions for the construction of tank wagons. (6th edition, April 2005 Translation)
- UIC 574 Insulated, refrigerator and mechanically-refrigerated wagons and containers. Procedure to be followed for the determination of the thermic transmission coefficient of the body (3rd edition of 1.7.71)
- UIC 579-2 Conditions for the technical transfer inspection of wagons (Leaflet withdrawn on 1.2.03)
- UIC 580 Inscriptions and markings, route indicators and number plates to be affixed to coaching stock used in international traffic (6th edition of 1.1.90 and 3 Amendments)
- UIC 581 Wagons Lifting Rerailing (1st edition of 1.1.83 and 1 Amendment)
- UIC 582 Marks on unified and standard wagons (3rd edition of 1.2.77)
- UIC 584 Directives for the drawing up of service instructions to assist staff in the use of equipment in coaches authorised to run on international services (1st edition of 1.1.73 and 1 Amendment of 1.1.1976)
- UIC 590 Small and medium containers Technical conditions with which containers must comply in order to be accepted for use in international traffic (Leaflet withdrawn on 1.1.04)
- UIC 592-2 Large containers for transport on wagons Technical conditions to be fulfilled by large containers accepted for use in international traffic (6th edition, October 2004 Translation)
- UIC 592-3 Large containers (CT), swap bodies (CM) and transport frames for horizontal transshipment (CA) Standard report on acceptance tests (2nd edition of 1.1.98)
- UIC 596-5 Transport of road vehicles on wagons Technical organisation Method 1 Conveyance of ordinary grab-handled semi-trailers on special wagons (1) (Standard recess wagons. (3rd edition of 1.7.85 Reprint dated 1.1.96)
- UIC 608 Conditions to be complied with for the pantographs of tractive units used in international services (3rd edition, April 2003 Translation)
- UIC 611 Regulations governing acceptance of electric locomotives, power cars and multiple-unit sets for running on international services. 6th edition, February 2001 Translation
- UIC 623-1 Approval procedures for diesel engines of motive power units (3rd edition, April 2005 Translation)
- UIC 623-2 Approval tests for diesel engines of motive power units (3rd edition, April 2005 Translation)
- UIC 623-3 Series test and acceptance conditions for diesel engines of motive power units (3rd edition, December 2003 Translation)
- UIC 626 Production of electrical power on diesel tractive units for supplying the train cable. 3rd edition, April 2004 Translation
- UIC 627-4 Regulations relating to buffing and draw gear and the braking system to be used on internal combustion-engined railcars and multiple-unit sets, to

enable them to be hauled in an emergency by any tractive unit (2nd edition of 1.7.80)

- UIC 644 Warning devices used on tractive units employed on international services (2nd edition of 1.7.80)
- UIC 648 Connections for electric cables and air pipes on headstocks of locomotives and driving trailers. 4th edition, September 2001 Translation
- UIC 651 Layout of driver's cabs in locomotives, railcars, multiple-unit trains and driving trailers (4th edition, July 2002 Translation)
- UIC 825 Technical specification for the supply of draw hooks with nominal load equal to 250 kN, 600 kN or 1000 kN for tractive and trailing stock (4th edition of 1.7.85)
- UIC 828 Technical specification for the supply of welded components for buffers. 1st edition of 1.1.60 and 1 Amendment (brought up-to-date on 1.10.1975)
- UIC 842-1 Technical specification for the supply of paint products for the protection of railway vehicles and containers (1st edition of 1.7.75)
- UIC 842-6 Technical specification for the quality inspection of railway vehicle paint systems (2nd edition of 1.7.79)
- UIC 845 Technical specification for the supply of elastomer flange connections for intercommunicating gangways (3rd edition, January 2004 Translation)

5. Podsystem Utrzymanie

5.1 Bezpieczeństwo

5.2 Niezawodność i dostępność

5.3 Zdrowie

5.4 Ochrona środowiska

5.5 Zgodność techniczna

5.6. Zdrowie i bezpieczeństwo

5.7 Ochrona środowiska

5.8 Zgodność techniczna

PPW Przepisy użytkowania wagonów w kolejowej komunikacji międzynarodowej (Biuletyn PKP A z 1996 r. Nr 35, poz.150).

6. Podsystem Ruch

6.1 Bezpieczeństwo

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 6.6.

6.2 Niezawodność i dostępność

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 6.7.

6.3 Zdrowie

rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.),

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, porwadeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 59, poz. 301.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 346),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie badań niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty i zachowania jego ważności (Dz. U. Nr 66, poz. 349).

6.4 Ochrona środowiska

6.5 Zgodność techniczna

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 6.7.

6.6. Bezpieczeństwo

- ustawa z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 97, poz. 962, z późn. zm.).
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.).
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, porwadeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 59, poz. 301.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 346),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 347).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 lipca 2004 r. w sprawie egzaminu dla kandydatów na doradców i dla doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 164, poz. 1717, z późn. zm.).
- RID Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (stanowiący Aneks I do Przepisów ujednoczonych w umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM) będących załącznikiem B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. 1985 r. Nr 34, poz. 158, z późn. zm.).
- R1 Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów na PKP (Biuletyn PKP A z 1998 r. Nr 11, poz. 31).
- E1 Instrukcja sygnalizacji na PKP (Biuletyn PKP A z 1998 r. Nr 30, poz. 158).
- Ir-9 (R-34) instrukcja o technice pracy manewrowej (Biuletyn PKP PLK S.A. B z 2005 r. Nr 1, poz. 4).
- Ir-10 (R-57) Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych (Biuletyn PKP S.A.

B z 2004 r. Nr 12, poz. 32).

- Mw 28 Instrukcja dla rewidenta i starszego rewidenta taboru (Biuletyn PKP z 1997 r. Nr 8, poz. 35).
- UIC 617-7 Regulations concerning conditions of visibility from driving compartments of electric powered stock. (1st edition of 1.1.64 and 1 Amendment)
- UIC 644 Warning devices used on tractive units employed on international services. (2nd edition of 1.7.80)
- 6.7 Niezawodność i gotowość (zgodnie z 2008/57/WE załącznik III punkt 2.6.2)
- RIV-2000 Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów towarowych przez kolejowe przedsiębiorstwa przewozowe. (Biuletyn PKP A z 2000 r. Nr 23, poz. 111).
- RIC Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej (Biuletyn PKP A z 2001 r. Nr 10, poz. 34).
- UIC 434 Regulations concerning the repatriation of wagons for maintenance. (1st edition of 1.7.94)
- UIC 451-2 Coordination of work sites and operating measures to be taken on main lines particularly for international traffic. 3rd edition, December 2000 Translation

6.7 Zgodność techniczna

- PPW Przepisy użytkowania wagonów w kolejowej komunikacji międzynarodowej (Biuletyn PKP A z 1996 r. Nr 35, poz. 150).
- Ir-10 (R-57) Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych (Biuletyn PKP S.A. B z 2004 r. Nr 12, poz. 32).
- Instrukcja dla rewidenta i starszego rewidenta taboru Mw 28 (Biuletyn PKP z 1997 r. Nr 8, poz. 35).
- RIV-2000 Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów towarowych przez kolejowe przedsiębiorstwa przewozowe. (Biuletyn PKP A z 2000 r. Nr 23, poz. 111).
- RIC Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej.
- UIC 419-1 Analytical numbering of international passenger trains. (2nd edition of 1.1.93)
- UIC 419-2 Analytical numbering of international freight trains. (1st edition of 3.6.73 Reprint dated 1.7.93 and 7 Amendments)
- UIC 428-1 International sorting system for wagonload traffic. (1st edition of 1.10.77 and 1 Amendment.)
- UIC 433 Standard General Conditions (SGC) for the introduction into service and operation of privately owned wagons. (20th edition, September 2003 Translation)
- UIC 438-1 Identification marking for passenger rolling stock. (3rd edition, April 2004 Translation)
- UIC 438-2 Identification marking for freight rolling stock. (7th edition, May 2004 Translation)
- UIC 596-6 Conveyance of road vehicles on wagons Technical organisation

Conditions for coding combined-transport load units and combined-transport lines. (4th edition, April 2005 Translation)

7. Podsystem Aplikacje Telematyczne

7.1 Bezpieczeństwo

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 7.9

7.2 niezawodność i dostępność

7.3 Zdrowie

7.4 Ochrona środowiska

7.5 Zgodność techniczna

Zastosowanie mają przepisy wymienione w punkcie 7.6

7.6 Zgodność techniczna

UIC 428-1 International sorting system for wagonload traffic. (1st edition of 1.10.77 and 1 Amendment.)

7.7 niezawodność i dostępność

7.8 Zdrowie

7.9 Bezpieczeństwo

Ustawa z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. Nr 182, poz. 1228).

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 25t ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.).

Konieczność stowrzenia rozporządzenia wynika z faktu wydania przez Komisję Europejską dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1) oraz z konieczności jej transpozycji do krajowego porządku prawnego.

Nowoprojektowane rozporządzenie zawiera wykaz krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.

Na podstawie dokumentów, których wykaz znajduje się w rozporządzeniu możliwe będzie przeprowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów niezgodnych z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności oraz wydanie certyfikatu weryfikacji podsystemu zgodnego z przepisami krajowymi.

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Przepisy rozporządzenia dotyczą, producentów, importerów, inwestorów dostarczających lub wytwarzających elementy systemu kolei, a także zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych eksploatujących ten system oraz notyfikowanych jednostek certyfikujących, notyfikowanych jednostek kontrolujących i notyfikowanych laboratoriów badawczych - w zakresie procedur weryfikacji podsystemów i oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności systemu kolei z zasadniczymi wymaganiami. jednostek upoważnionych do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z Instytutem Kolejnictwa, Urzędem Transportu Kolejowego, Spółkami Grupy PKP oraz Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego.

3. Wpływ regulacji na:

1) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

rozporządzenie nie spowoduje obciążenia budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego;

2) rynek pracy:

nie przewiduje się wpływu rozporządzenia na rynek pracy;

3) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:

przepisy rozporządzenia będą wpływać na praktykę inżynierską w zakresie projektowania, budowy, remontów i modernizacji systemu kolei i jej elementów, eksploatowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

4) sytuację i rozwój regionalny:

nie przewiduje się wpływu rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny;

5) sytuację finansową:

nie przewiduje się bezpośredniego wpływu rozporządzenia na zmianę sytuacji finansowej kolei.

4. Korzyści społeczne

Korzyści społeczne pojawią się w przyszłości, ponieważ polskie koleje w coraz większym zakresie będą funkcjonować w systemie kolei europejskich co przyniesie poprawę jakości oferty transportu kolejowego.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

**w sprawie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu
kolei oraz procedur oceny zgodności dla systemu kolei²⁾**

Na podstawie art. 25ta ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów systemu kolei;
- 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
- 3) procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji WE podsystemów;
- 4) procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności;
- 5) wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;
- 6) podmioty wyznaczone do przeprowadzania badań w doniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia:

- dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1)
- dyrektywy Komisji 2009/131/WE z dnia 16 października 2009 r., zmieniającej załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 273 z 17.10.2009, str. 12)

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, poz. 622.

- 1) ERTMS – europejski system zarządzania ruchem kolejowym obejmujący systemy ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R;
- 2) ERTMS/ETCS – system sterowania pociągiem nadzorujący, w czasie rzeczywistym, zgodność prowadzenia przez maszynistę pojazdu kolejowego ze wskazaniami sygnalizatorów;
- 3) ERTMS/GSM-R – przeznaczony dla kolei, cyfrowy, naziemny, system łączności radiowej zapewniający łączność głosową pomiędzy pracownikami zatrudnionymi na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego a pracownikami zatrudnionymi przy obsłudze pociągów oraz umożliwiający przesyłanie danych związanych z zarządzaniem ruchem kolejowym;
- 4) STM – specyficzny moduł transmisyjny pośredniczący między:
 - a) eksploatowanym na polskich liniach systemem bezpiecznej kontroli jazdy pociągu, należącym do klasy systemów automatycznego ostrzegania, jakim jest system Samoczynnego Hamowania Pociągu, oraz
 - b) wykorzystywaną na polskich liniach kolejowych funkcją hamowania obszarowego, jaką jest funkcja „radioskop”,
a urządzeniami pokładowymi ERTMS/ETCS.

Rozdział 2

Wykaz składników interoperacyjności podsystemów systemu kolei

§ 3. Składniki interoperacyjności podsystemów systemu kolei wymienionych w art. 25a ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym określa załącznik do rozporządzenia.

Rozdział 3

Zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności systemu kolei

§ 4. 1. Części składowe systemu kolei – mające wpływ na bezpieczeństwo funkcjonowania systemu, w tym szczególnie związane z ruchem pociągu – powinny być projektowane, konstruowane, montowane, budowane, utrzymywane i monitorowane w sposób zapewniający bezpieczeństwo funkcjonowania systemu, w tym w przypadkach zaburzeń tego funkcjonowania.

2. Parametry dotyczące oddziaływania „koło-szyna” powinny zapewniać stabilność pociągu gwarantującą jego bezpieczną jazdę z maksymalną dozwoloną prędkością.

3. Części składowe systemu kolei powinny być projektowane, budowane i konstruowane w taki sposób aby:

- 1) wytrzymywały normalne lub wyjątkowe obciążenia, którym będą poddawane podczas ich eksploatacji;
- 2) minimalizowały skutki awarii mających wpływ na poziom bezpieczeństwa funkcjonowania systemu.

4. Konstrukcja pojazdów kolejowych oraz budowli i urządzeń wchodzących w skład linii kolejowych systemu kolei, jak i rodzaj stosowanych w nich materiałów powinny, w przypadku pożaru, ograniczać powstawanie i rozprzestrzenianie się ognia i dymu oraz skutki ich działania.

5. Urządzenia obsługiwane przez pracowników kolejowych lub pasażerów powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby w dających się przewidzieć przypadkach ich użycia niezgodnie z instrukcjami obsługi, nie narażały na niebezpieczeństwo (nie zagrażały zdrowiu ani nie zmniejszały poziomu ogólnego bezpieczeństwa).

§ 5. Części składowe systemu kolei związane z ruchem pociągów powinny być monitorowane i utrzymywane w sposób zapewniający ich prawidłową eksploatację w zakładanych warunkach.

§ 6. 1. Materiały stosowane do budowy i utrzymania systemu kolei nie powinny stanowić zagrożenia dla zdrowia osób mających do nich dostęp.

2. Materiały, o których mowa w ust. 1, powinny być wybierane, rozmieszczane i wykorzystywane w sposób zapewniający ograniczenie, zwłaszcza w przypadku pożaru, emisji szkodliwych i niebezpiecznych oparów lub gazów, w tym produktów termicznego rozkładu i spalania.

§ 7. 1. System kolei powinien być projektowany zgodnie z przepisami o ochronie środowiska w sposób uwzględniający skutki oddziaływania na środowisko naturalne, wynikające z jego lokalizacji i eksploatacji.

2. Materiały stosowane do budowy i utrzymania elementów systemu kolei nie powinny emitować, zwłaszcza w przypadku pożaru, oparów lub gazów oraz produktów termicznego rozkładu i spalania szkodliwych lub niebezpiecznych dla środowiska.

§ 8. 1. Pojazdy kolejowe i urządzenia zapewniające ich zasilanie z sieci elektroenergetycznej powinny być zaprojektowane i wyprodukowane w taki sposób, aby zapewniały kompatybilność elektromagnetyczną z urządzeniami, instalacjami lub sieciami, których funkcjonowanie mogłyby zakłócać.

2. Eksploatacja systemu kolei, w normalnych warunkach utrzymania, nie powinna powodować powstawania drgań oraz hałasu przekraczających dopuszczalne poziomy określone w przepisach o ochronie środowiska.

§ 9. Charakterystyki urządzeń stacjonarnych stosowanych w infrastrukturze kolejowej wchodzącej w skład systemu kolei powinny zapewniać wzajemną zgodność techniczną tych urządzeń oraz ich zgodność z parametrami technicznymi pojazdów kolejowych używanych w tym systemie. W przypadkach tych części systemu kolei, dla których trudno uzyskać zgodność, dopuszcza się stosowanie rozwiązań tymczasowych, pozwalających docelowo uzyskać zgodność.

§ 10. 1. Infrastruktura kolejowa wchodząca w skład systemu kolei do której mają dostęp pasażerowie, powinna być zaprojektowana i wykonana w taki sposób, aby ograniczała zagrożenia dla ich zdrowia.

2. W podsystemie strukturalnym o nazwie infrastruktura, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego w systemie kolei, powinny być stosowane środki:

1) zapobiegające niepożądanemu dostępowi do urządzeń oraz miejsc ich instalacji;

2) ograniczające ryzyko narażenia pasażerów na niebezpieczeństwo na stacjach, przez które pociągi przejeżdżają, bez zatrzymania.

3. Podsystem, o którym mowa w ust. 1, powinien być tak zaprojektowany i wybudowany, aby ograniczyć zagrożenia dla bezpieczeństwa osób, w tym związane z drogami dostępu, ewakuacji, peronami, nośnością elementów konstrukcji,

możliwością wystąpienia pożaru. Długie tunele powinny być projektowane, budowane i eksploatowane z uwzględnieniem norm wymaganych w systemie kolei.

§ 11. Urządzenia, budowle i inne obiekty wchodzące w skład podsystemu strukturalnego o nazwie energia powinny być wykonane i utrzymane w taki sposób, aby ich funkcjonowanie, w każdych warunkach, nie obniżało poziomu bezpieczeństwa osób i pojazdów kolejowych eksploatowanych w systemie kolei.

§ 12. Wpływ funkcjonowania urządzeń i budowli wchodzących w skład podsystemu strukturalnego o nazwie energia na środowisko naturalne nie może przekraczać dopuszczalnych wartości, określonych w przepisach o ochronie środowiska.

§ 13. Urządzenia i budowle wchodzące w skład podsystemu strukturalnego o nazwie energia powinny:

- 1) umożliwiać pociągom osiągnięcie wymaganych parametrów pracy;
- 2) być kompatybilne z urządzeniami służącymi do odbioru prądu, zamontowanymi na pojazdach kolejowych.

§ 14. 1. Urządzenia i budowle wchodzące w skład podsystemu strukturalnego o nazwie sterowanie oraz procedury związane z prowadzeniem ruchu kolejowego powinny umożliwiać pociągom jazdę przy zachowaniu wymaganego poziomu bezpieczeństwa. Części składowe podsystemu zainstalowane w kabinie maszynisty powinny umożliwiać niezakłóconą jazdę pociągu, zgodnie z założonymi warunkami, w całym systemie kolei.

2. Urządzenia wchodzące w skład podsystemu strukturalnego o nazwie sterowanie powinny być tak skonstruowane aby w warunkach awaryjnych zapewniały one bezpieczny przejazd pociągu, który otrzymał już zezwolenie na jazdę.

§ 15. Po wprowadzeniu do użytkowania urządzeń podsystemu strukturalnego o nazwie sterowanie wprowadzane później części podsystemu o nazwie infrastruktura i nowy tabor powinny być dostosowane do jego wykorzystania.

§ 16. 1. W podsystemie strukturalnym o nazwie tabor konstrukcja pojazdów kolejowych i połączeń między nimi powinna być zaprojektowana w taki sposób, aby chroniła pasażerów oraz przedziały pasażerskie i obsługi w czasie kolizji lub wykolejenia.

2. Tabor poruszający się w długich tunelach powinien być projektowany, budowany i eksploatowany z uwzględnieniem norm wymaganych w systemie kolei.

3. Pojazdy kolejowe powinny być:

- 1) wyposażone w:
 - a) systemy hamowania zapewniające charakterystykę hamowania oraz oddziaływania „koło-szyba”, których parametry są zgodne z konstrukcją torów i obiektów inżynierskich oraz z systemami sygnalizacji,
 - b) system awaryjnego oświetlenia o natężeniu i czasie działania, zapewniającym wymagany poziom bezpieczeństwa,
 - c) wewnętrzny system nagłaśniający umożliwiający obsłudze pociągu i personelowi nadzoru ruchu przekazywanie informacji pasażerom;
- 2) projektowane, konstruowane, budowane i eksploatowane w taki sposób aby:

- a) był ograniczony dostęp osób nieuprawnionych do urządzeń i instalacji elektrycznych znajdujących się pod napięciem,
- b) w przypadku zagrożenia pasażerowie, za pomocą odpowiednich urządzeń, mieli możliwość powiadomienia o nim maszynisty lub innego pracownika zatrudnionego przy obsłudze tego pojazdu,
- c) system otwierania i zamykania drzwi wejściowych zapewniał pasażerom bezpieczeństwo,
- d) były zapewnione odpowiednio oznakowane wyjścia awaryjne.
- e) sposób zapewniający spełnienie szczególnych warunków bezpieczeństwa w tunelach o długości przekraczającej 1.000 m.

4. Urządzenia i instalacje elektryczne stanowiące wyposażenie pojazdów kolejowych nie powinny obniżać poziomu bezpieczeństwa i zakłócać funkcjonowania urządzeń wchodzących w skład systemów sterowania ruchem pociągów w systemie kolei.

§ 17. W podsystemie strukturalnym o nazwie tabor, konstrukcja istotnych dla bezpieczeństwa i eksploatacji elementów wyposażenia pojazdów kolejowych, układów jezdnych, napędowych i hamowania oraz system kontroli i sterowania pojazdem kolejowym powinny, w dających się przewidzieć sytuacjach awaryjnych, umożliwiać jazdę pociągu bez ujemnych skutków dla pozostałych elementów wyposażenia tych pojazdów.

§ 18. 1. Urządzenia i instalacje elektryczne wchodzące w skład podsystemu, o którym mowa w § 17, powinny być zgodne technicznie z urządzeniami wchodzącymi w skład podsystemu strukturalnego o nazwie sterowanie.

2. Charakterystyki urządzeń do odbioru prądu zamontowanych na pojazdach trakcyjnych powinny umożliwiać im jazdę z wykorzystaniem systemów zasilania energią elektryczną, stosowanych w systemie kolei.

3. Charakterystyki pojazdów kolejowych powinny umożliwiać im jazdę na tych liniach kolejowych wchodzących w skład systemu kolei, na których jest przewidziana eksploatacja tych pojazdów.

§ 19. Urządzenia techniczne oraz procedury utrzymania stosowane w zakładach utrzymania taboru powinny zapewnić bezpieczne funkcjonowanie podsystemu o nazwie utrzymanie oraz nie powinny:

- 1) stanowić zagrożenia dla zdrowia oraz bezpieczeństwa personelu zakładów;
- 2) przekraczać dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń lub natężeń innego rodzaju uciążliwości dla środowiska.

§ 20. Urządzenia wchodzące w skład podsystemu funkcjonalnego o nazwie utrzymanie powinny zapewniać bezpieczeństwo, ochronę zdrowia i wygodę ich użycia przez personel zakładów utrzymania taboru przy obsłudze wszystkich typów pociągów w systemie kolei, dla których zostały one przeznaczone.

§ 21. System kolei, w normalnych warunkach utrzymania, nie powinien powodować powstawania drgań oraz hałasu przekraczających dopuszczalne poziomy określone w przepisach o ochronie środowiska.

§ 22. Zasady eksploatacji sieci kolejowej oraz kwalifikacje posiadane przez maszynistów i pozostały personel pokładowy, a także przez pracowników zatrudnionych przy zarządzaniu ruchem kolejowym powinny, przy uwzględnieniu

zróźnicowania warunków występujących w ruchu krajowym oraz na granicach państw, zapewniać bezpieczeństwo ruchu kolejowego i efektywność funkcjonowania systemu kolei.

§ 23. Stosowane przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury zasady eksploatacji i utrzymania systemu kolei, w tym systemy zapewnienia jakości w zakładach utrzymania taboru oraz na stanowiskach zarządzania ruchem kolejowym, a także posiadane kwalifikacje i szkolenia odbyte przez zatrudniony tam personel, powinny zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa funkcjonowania, niezawodność, dyspozycyjność i efektywność systemu kolei.

§ 24. Aplikacje telematyczne stosowane przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych powinny zapewnić jakość usług dotyczących przewozów pasażerskich i towarowych na minimalnym poziomie ustalonym dla systemu kolei, a w szczególności:

1) bazy danych, oprogramowanie komputerowe i protokoły komunikacyjne, wykorzystywane dla realizacji aplikacji telematycznych, powinny być tak zaprojektowane aby zapewnić jak największe możliwości wymiany danych pomiędzy różnymi aplikacjami oraz różnymi operatorami systemów telematycznych;

2) aplikacje telematyczne, o których mowa w pkt 1, powinny zapewnić łatwy dostęp do informacji ich użytkownikom;

3) sposób użycia, modyfikacji, zarządzania i utrzymania baz danych, oprogramowania komputerowego i protokoły komunikacyjne powinny zapewniać efektywność funkcjonowania i jakość systemów telematycznych na poziomie wymaganym w systemie kolei;

4) eksploatacja systemów telematycznych powinna odbywać się przy zapewnieniu warunków dotyczących ergonomii i ochrony zdrowia użytkowników, określonych odrębnymi przepisami;

5) gromadzenie i przesyłanie danych powinno być prowadzone z uwzględnieniem zróźnicowania zawartości i struktury danych dotyczących bezpieczeństwa funkcjonowania systemu kolei.

Rozdział 4

Procedury weryfikacji zgodności podsystemów oraz procedury oceny zgodności składników interoperacyjności, deklaracja weryfikacji WE podsystemów i deklaracja WE zgodności i przydatności do stosowania składników interoperacyjności

§ 25. Dla systemu kolei konwencjonalnych procedury weryfikacji zgodności podsystemów oraz procedury oceny zgodności i przydatności do stosowania składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami, określa dla podsystemu o nazwie:

1) sterowanie – decyzja Komisji nr 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 284 z 16.10.2006, str. 1, L 342 z 07.12.2006, str. 1 i L 67 z 07.03.2007, str. 13) zmieniona decyzją Komisji nr 2008/386/WE z dnia 23 kwietnia 2008 r. zmieniającą załącznik A do decyzji 2006/679/WE dotyczącej technicznej specyfikacji

dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym systemu kolei konwencjonalnych oraz załącznik A do decyzji 2006/860/WE dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 136 z 24.05.2008, str. 11), w tym w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 64 z 07.03.2008, str. 1);

2) tabor:

- a) hałas – decyzja Komisji nr 2006/66/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – hałas” systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 37 z 08.02.2006, str. 1),
- b) wagony towarowe – decyzja Komisji nr 2006/861/WE z dnia 28 lipca 2006 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – wagony towarowe” systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 344 z 08.12.2006, str. 1),
- c) wagony pasażerskie w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” – decyzja Komisji nr 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 64 z 07.03.2008, str. 72);

3) aplikacje telematyczne – rozporządzenie Komisji (WE) 62/2006 z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczące technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 13 z 18.01.2006, str. 1);

4) ruch kolejowy – decyzja Komisji nr 2006/920/WE z dnia 11 sierpnia 2006 r. w sprawie specyfikacji technicznej dla interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 359 z 18.12.2006, str. 1).

5) infrastruktura:

- a) w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” – decyzja Komisji nr 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości,
- b) w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości;
- 6) energia w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości.

§ 26. Dla systemu kolei dużych prędkości procedury weryfikacji zgodności podsystemów oraz procedury oceny zgodności i przydatności do stosowania składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami, określa dla podsystemu o nazwie:

1) infrastruktura – decyzja Komisji nr 2008/217/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 77 z 19.03.2008, str. 1), w tym:

a) w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji nr 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 64 z 07.03.2008, str. 1),

b) w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” – decyzja Komisji nr 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 64 z 07.03.2008, str. 72);

2) energia – decyzja Komisji nr 2008/284/WE z dnia 6 marca 2008 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 104 z 14.04.2008, str. 1), w tym w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji nr 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 64 z 07.03.2008, str. 1);

3) sterowanie – decyzja Komisji nr 2006/860/WE z dnia 7 listopada 2006 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” systemu kolei dużych prędkości oraz zmieniająca załącznik A do decyzji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 342 z 07.12.2006, str. 1 i L 67 z 07.03.2007, str. 13) zmieniona decyzją Komisji nr 2008/386/WE z dnia 23 kwietnia 2008 r. zmieniającą załącznik A do decyzji 2006/679/WE dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym systemu kolei konwencjonalnych oraz załącznik A do decyzji 2006/860/WE dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 136 z 24.05.2008, str. 11), w tym w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji nr 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości;

4) tabor – decyzja Komisji nr 2008/232/WE z dnia 21 lutego 2008 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Tabor” systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 84 z 26.03.2008, str. 132), w tym:

a) w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – decyzja Komisji nr 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości,

b) w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” – decyzja Komisji nr 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości;

5) utrzymanie – decyzja Komisji nr 2002/730/WE z dnia 30 maja 2002 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu konserwacji systemu kolei dużych prędkości, określonej w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE (Dz. Urz. WE L 245 z 12.09.2002, str. 402);

6) ruch kolejowy – decyzja Komisji nr 2008/231/WE z dnia 1 lutego 2008 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei dużych prędkości, o której mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 96/48/WE, i uchylająca decyzję Komisji 2002/734/WE z dnia 30 maja 2002 r. (Dz. Urz. UE L 84 z 26.03.2008, str. 1).

§ 27. 1. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, importer, inwestor, zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy, dla potrzeb dokonania oceny zgodności podsystemów i składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami, kompletuje dokumentację techniczną.

2. Dokumentacja techniczna, o której mowa w ust. 1, obejmuje:

- 1) wykaz włączonych do podsystemu składników interoperacyjności;
- 2) kopie deklaracji zgodności składników interoperacyjności, jeżeli są wymagane, wraz z obliczeniami oraz kopiami protokołów prób i badań przeprowadzonych przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą na podstawie wspólnych specyfikacji technicznych;
- 3) certyfikat zgodności podsystemu wraz z:
 - a) obliczeniami,
 - b) zastrzeżeniami notyfikowanej jednostki certyfikującej zgłoszonymi przy wykonywaniu czynności związanych z oceną zgodności, które nie zostały przez nią wycofane,
 - c) sprawozdaniem notyfikowanej jednostki certyfikującej z przeprowadzonych inspekcji i kontroli,
 - d) pośrednimi certyfikatami zgodności podsystemu i pośrednimi deklaracjami weryfikacji zgodności podsystemu, jeżeli zostały wydane;
- 4) dokumenty techniczne konieczne do przeprowadzenia weryfikacji zgodności podsystemu i potwierdzenia jego zgodności z zasadniczymi wymaganiami, a w szczególności plany inżyniersko-konstrukcyjne oraz dokumenty techniczne powstałe podczas weryfikacji zgodności podsystemu i potwierdzające jego zgodność z zasadniczymi wymaganiami, a w szczególności protokoły odbioru prac ziemnych i uzbrojenia, protokoły prób i kontroli betonu – dla podsystemu o nazwie infrastruktura;
- 5) dokumenty techniczne konieczne do przeprowadzenia weryfikacji zgodności podsystemu i potwierdzenia jego zgodności z zasadniczymi wymaganiami, a w szczególności schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowniczych, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki, instrukcje obsługi i utrzymania oraz dokumenty techniczne powstałe podczas weryfikacji zgodności podsystemu i potwierdzające jego zgodność z zasadniczymi wymaganiami, a w

szczegółności ogólne i szczegółowe rysunki powykonawcze – dla wszystkich podsystemów, z wyjątkiem podsystemu o nazwie infrastruktura.

3. Dla podsystemu wchodzącego w skład systemu kolei dużych prędkości zawartość dokumentacji technicznej, o której mowa w ust. 1, powinna spełniać również wymagania określone dla podsystemu o nazwie:

1) infrastruktura – w decyzji Komisji nr 2008/217/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei dużych prędkości, w tym:

a) w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – w decyzji Komisji nr 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości,

b) w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” – w decyzji Komisji nr 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości;

2) energia – w decyzji Komisji nr 2008/284/WE z dnia 6 marca 2008 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei dużych prędkości, w tym w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – w decyzji Komisji 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości;

3) sterowanie – w decyzji Komisji nr 2008/860/WE z dnia 7 listopada 2006 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” systemu kolei dużych prędkości oraz zmieniającej załącznik A do decyzji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” systemu kolei konwencjonalnych zmienionej decyzją Komisji nr 2008/386/WE z dnia 23 kwietnia 2008 r. zmieniającą załącznik A do decyzji 2006/679/WE dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym systemu kolei konwencjonalnych oraz załącznik A do decyzji 2006/860/WE dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” systemu kolei dużych prędkości, w tym w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – w decyzji Komisji nr 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości;

4) tabor – w decyzji Komisji nr 2008/232/WE z dnia 21 lutego 2008 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Tabor” systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L 84 z 26.03.2008, str. 132), w tym:

a) w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – w decyzji Komisji nr 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości,

b) w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” – w decyzji Komisji nr 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości;

5) utrzymanie – w decyzji Komisji nr 2002/730/WE z dnia 30 maja 2002 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu konserwacji systemu kolei dużych prędkości, określonej w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE;

6) ruch kolejowy – w decyzji Komisji nr 2008/231/WE z dnia 1 lutego 2008 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei dużych prędkości, o której mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 96/48/WE, i uchylającej decyzję Komisji 2002/734/WE z dnia 30 maja 2002 r.

4. Dla podsystemu wchodzącego w skład systemu kolei konwencjonalnych zawartość dokumentacji technicznej, o której mowa w ust. 1, powinna spełniać również wymagania określone dla podsystemu o nazwie:

1) sterowanie – w decyzji Komisji nr 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym systemu kolei konwencjonalnych, zmienionej decyzją Komisji nr 2008/386/WE z dnia 23 kwietnia 2008 r. zmieniającą załącznik A do decyzji 2006/679/WE dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym systemu kolei konwencjonalnych oraz załącznik A do decyzji 2006/860/WE dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” systemu kolei dużych prędkości, w tym w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – w decyzji Komisji nr 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości;

2) tabor:

a) hałas – w decyzji Komisji nr 2006/66/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – hałas” systemu kolei konwencjonalnych,

b) wagony towarowe – w decyzji Komisji nr 2006/861/WE z dnia 28 lipca 2006 r. dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – wagony towarowe” systemu kolei konwencjonalnych,

c) wagony pasażerskie w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” – w decyzji Komisji nr 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości;

3) aplikacje telematyczne – w rozporządzeniu Komisji (WE) 62/2006 z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczącym technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych systemu kolei konwencjonalnych;

4) ruch kolejowy – w decyzji Komisji nr 2006/920/WE z dnia 11 sierpnia 2006 r. w sprawie specyfikacji technicznej dla interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei konwencjonalnych;

5) infrastruktura – w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” – w decyzji Komisji nr 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości;

6) energia – w aspekcie „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – w decyzji Komisji 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei konwencjonalnej i systemu kolei dużych prędkości.

§ 28. 1. Deklaracja zgodności składnika interoperacyjności powinna zawierać:

- 1) wskazanie dyrektywy, z którą składnik interoperacyjności jest zgodny;
- 2) firmę i adres podmiotu wystawiającego deklarację, a w przypadku gdy jest to inny podmiot niż producent, także firmę i adres producenta;
- 3) nazwę i typ lub rodzaj składnika interoperacyjności;
- 4) opis modułów zastosowanych przy dokonywaniu oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami;
- 5) opis składnika interoperacyjności oraz warunki jego stosowania;
- 6) wskazanie zastosowanych technicznych specyfikacji interoperacyjności;
- 7) nazwę i adres notyfikowanej jednostki certyfikującej lub notyfikowanych jednostek certyfikujących, które uczestniczyły w procedurze oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami;
- 8) wskazanie okresu, na jaki został wydany certyfikat zgodności składnika interoperacyjności, oraz warunków jego wydania, jeżeli wydany został na czas określony lub warunkowo;
- 9) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację lub jego przedstawiciela, jeżeli został ustanowiony;
- 10) datę wystawienia deklaracji zgodności.

2. Deklaracja WE zgodności składnika interoperacyjności powinna być sporządzona w języku polskim oraz w języku wskazanym przez podmiot, który poddał składnik interoperacyjności ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami.

§ 29. 1. Deklaracja weryfikacji WE podsystemu powinna zawierać:

- 1) wskazanie dyrektywy, z którą podsystem jest zgodny;
- 2) firmę i adres podmiotu wystawiającego deklarację, a w przypadku gdy jest to inny podmiot niż producent, także firmę i adres producenta;
- 3) ogólny opis podsystemu;
- 4) określenie dokumentacji związanej z przeprowadzoną weryfikacją zgodności podsystemu;
- 5) informacje o stałych lub czasowych warunkach, które powinien spełniać system, w tym o ewentualnych ograniczeniach jego eksploatacji;

6) firmę i adres notyfikowanej jednostki certyfikującej, która uczestniczyła w procedurze oceny zgodności podsystemu z zasadniczymi wymaganiami;

7) termin ważności deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu, jeżeli została wydana na czas określony;

8) imię i nazwisko oraz podpis osoby upoważnionej do składania podpisu w imieniu podmiotu wystawiającego deklarację weryfikacji zgodności podsystemu lub jego przedstawiciela, jeżeli został ustanowiony;

9) datę wystawienia deklaracji weryfikacji zgodności.

2. Deklaracja weryfikacji WE podsystemu powinna być sporządzona w języku polskim, a dla podsystemu strukturalnego o nazwie tabor – również w języku wskazanym przez podmiot, który poddał podsystem ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami.

Rozdział 5

Przepis końcowy

§ 30. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

ZAŁĄCZNIK 1

WYKAZ SKŁADNIKÓW INTEROPERACYJNOŚCI DLA PODSYSTEMÓW

DLA SYSTEMU KOLEI DUŻYCH PRĘDKOŚCI

- I. Dla podsystemu strukturalnego o nazwie:
 1. Infrastruktura:
 - 1) szyna;
 - 2) system przytwierdzeń szyn;
 - 3) podkład i podrozdżadnica;
 - 4) rozjazd kolejowy i skrzyżowanie torów kolejowych;
 - 5) złącze do uzupełniania wody.
 2. Infrastruktura w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”:
 - 1) urządzenia do przekazywania informacji wizualnych pasażerom;
 - 2) urządzenia wspomagające wsiadanie;
 - 3) przyciski;
 - 4) stanowiska przewijania dzieci;
 - 5) oznakowanie dotykowe;
 - 6) automaty biletowe.
 3. Energia – sieć trakcyjna.
 4. Sterowanie:
 - 1) pokładowe:
 - a) pokładowy ERTMS/ETCS,
 - b) pokładowa platforma bezpieczeństwa,
 - c) rejestrator danych dotyczących bezpieczeństwa,
 - d) odometr,
 - e) zewnętrzny STM,
 - f) pokładowy ERTMS/GSM-R;
 - 2) przytorowe:
 - a) Centrum Sterowania Radiowego (RBC),
 - b) urządzenie do radiowego przesyłania informacji uaktualniających,
 - c) eurobalisa,
 - d) europętla,

- e) koder do eurobalisy,
- f) koder do europętli,
- g) przytorowa platforma bezpieczeństwa.

5. Tabor:

- 1) automatyczne centralne zderzaki-sprzęgi;
- 2) elementy zderzaków i ciągieł;
- 3) sprzęg holowniczy do holowania i ratownictwa;
- 4) szyba przednia kabiny maszynisty;
- 5) koła;
- 6) światła czołowe;
- 7) światła obrysowe;
- 8) światła tylne;
- 9) sygnały dźwiękowe;
- 10) pantografy;
- 11) nakładki stykowe;
- 12) złącza dla systemu opróżniania toalet; wózki do opróżniania toalet;
- 13) złącza do uzupełniania wody.

6. Tabor dla wagonów pasażerskich w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”:

- 1) kabiny toalet standardowe i uniwersalne;
- 2) urządzenia do przekazywania informacji (dźwiękowych i wizualnych) pasażerom;
- 3) urządzenia alarmowe dla pasażerów;
- 4) urządzenia wspomagające wsiadanie;
- 5) przyciski;
- 6) stanowiska przewijania dzieci;
- 7) oznakowanie wizualne i dotykowe.

II. Dla podsystemu funkcjonalnego o nazwie utrzymanie:

- 1) elementy przyłączeniowe urządzeń do opróżniania toalet;
- 2) gniazdo elektryczne przeznaczone do podłączania urządzeń do czyszczenia składów pociągów;
- 3) elementy przyłączeniowe urządzeń do uzupełniania zapasów wody i piasku.

DLA SYSTEMU KOLEI KONWENCJONALNYCH

Dla podsystemu strukturalnego o nazwie:

1. Infrastruktura w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”:
 - 1) urządzenia do przekazywania informacji wizualnych pasażerom;
 - 2) urządzenia wspomagające wsiadanie;
 - 3) przyciski;
 - 4) stanowiska przewijania dzieci;
 - 5) oznakowanie dotykowe;
 - 6) automaty biletowe.
2. Sterowanie:
 - 1) należące do pokładowego zespołu Bezpiecznej Kontroli Jazdy Pociągu (BKJP):
 - a) pokładowy ERTMS/ETCS,
 - b) pokładowa platforma bezpieczeństwa,
 - c) rejestrator danych dotyczących bezpieczeństwa,
 - d) odometr,
 - e) zewnętrzny STM,
 - f) pokładowy ERTMS/GSM-R;
 - 2) należące do przytorowego zespołu BKJP:
 - a) Centrum Sterowania Radiowego (RBC),
 - b) urządzenie do radiowego przesyłania informacji uaktualniających,
 - c) eurobalisa,
 - d) europętla,
 - e) koder do eurobalisy,
 - f) koder do europętli,
 - g) przytorowa platforma bezpieczeństwa.
3. Tabor:
 - 1) dla wagonów towarowych:
 - a) konstrukcje i części mechaniczne:
 - zderzaki,
 - urządzenie sprzęgowe,
 - szablony do oznakowań,
 - b) współdziałanie pojazdu z torem i kryteria oceny współdziałania:
 - wózek i podwozie,
 - zestawy kołowe,

- koła,
 - osie,
- c) hamowanie:
- rozdzielacz (zawór rozrządczy),
 - przekładnik z ciągłą regulacją ciśnienia dla zmiennego obciążenia/automatyczny hamulec z przełączaniem próżne-załadowane,
 - zabezpieczenie przed poślizgiem kół,
 - regulator luzu hamulcowego,
 - siłownik hamulca,
 - sprzęgi hamulcowe,
 - kurek końcowy,
 - odcinacz rozdzielacza,
 - okładzina hamulcowa,
 - klocki hamulcowe,
 - zawór przyspieszacza opróżniania przewodu hamulcowego,
 - zawór ważący i urządzenie przełączające próżne-załadowane,
- d) komunikacja,
- e) warunki środowiskowe,
- f) ochrona systemu;
- 2) dla wagonów pasażerskich w aspekcie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”:
- a) kabiny toalet standardowe i uniwersalne,
 - b) urządzenia do przekazywania informacji (dźwiękowych i wizualnych) pasażerom,
 - c) urządzenia alarmowe dla pasażerów,
 - d) urządzenia wspomagające wsiadanie,
 - e) przyciski,
 - f) stanowiska przewijania dzieci,
 - g) oznakowanie wizualne i dotykowe.

**WYKAZ PARAMETRÓW POJAZDU KOLEJOWEGO DO SKONTROLOWANIA W
CELU DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI POJAZDÓW KOLEJOWYCH
NIEZGODNYCH Z TSI**

1. Dokumentacja ogólna
2. Konstrukcja i części mechaniczne
3. Współdziałanie pojazdu z torem i zagadnienia skrajni
4. Urządzenia hamowania
5. Kwestie dotyczące pasażerów
6. Warunki środowiskowe i skutki działania sił aerodynamicznych
7. Wymogi w zakresie zewnętrznych systemów ostrzegania, oznakowania, funkcji i integralności oprogramowania
8. Pokładowe systemu zasilania i sterowania
9. Urządzenia dla personelu, interfejsy i środowisko
10. Bezpieczeństwo przeciwpożarowe i ewakuacja
11. Obsługa
12. Pokładowe urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy i pokładowe urządzenia srk
13. Szczególne wymogi eksploatacyjne
14. Kwestie dotyczące ładunków

**PODMIOTY WYZNACZONE DO PRZEPROWADZANIA BADAŃ W ODNIESIENIU
DO PODSYSTEMÓW NIEZGODNYCH Z TSI**

1. Instytut Kolejnictwa
ul. Chłopickiego 50
04-275 Warszawa
2. Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor”
ul. Warszawska 181
61-055 Poznań
3. Movares Polska Sp. z o. o.
ul. Świętojerska 5/7
00-236 Warszawa
4. Transportowy Dozór Techniczny
ul. Chałubińskiego 4
00-928 Warszawa

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 25ta ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.).

Konieczność nowelizacji obowiązującego rozporządzenia wynika z faktu wydania przez Komisję Europejską:

- dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1),
- dyrektywy Komisji 2009/131/WE z dnia 16 października 2009 r., zmieniającej załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 273 z 17.10.2009, str. 12),
- nowych decyzji zawierających techniczne specyfikacje dla interoperacyjności kolei konwencjonalnych i dla systemu kolei dużych prędkości.

Zmieniane rozporządzenie dotyczy m.in. określenia procedur weryfikacji zgodności podsystemów oraz procedur oceny zgodności składników interoperacyjności kolei i zawartości dokumentacji technicznej, która tej procedurze towarzyszy. Zarówno procedury jak i dokumentacja techniczna są określone w odpowiednich decyzjach Komisji Europejskiej, do których odwołuje się rozporządzenie.

Nowelizacja polega na wprowadzeniu w rozdziale 4 ww. rozporządzenia odniesień do nowo wydanych decyzji.

Nowelizacja jest wydawana również w związku ze zmianą decyzji dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowanie ruchem kolejowym.

Zmieniony został także załącznik do rozporządzenia. Zawiera on wykaz składników interoperacyjności powiększony o składniki odnoszące się do ww. aspektów danych podsystemów

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury. Organizacje o charakterze lobbingsowym wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową (bip.mswia.gov.pl) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Przepisy rozporządzenia dotyczą producentów, importerów, inwestorów dostarczających lub wytwarzających elementy systemu kolei konwencjonalnej, a także zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych eksploatujących ten system oraz notyfikowanych jednostek certyfikujących – w zakresie oceny zgodności podsystemów i elementów interoperacyjności systemu kolei z zasadniczymi wymaganiami.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z Centrum Naukowo – Technicznym Kolejnictwa, Urzędem Transportu Kolejowego, Spółkami Grupy PKP, Izłą Gospodarczą Transportu Lądowego oraz Instytutem Pojazdów Szynowych „Tabor”.

3. Wpływ regulacji na:

1) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

rozporządzenie nie spowoduje obciążenia budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego;

2) rynek pracy:

nie przewiduje się wpływu rozporządzenia na rynek pracy;

3) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:

Przepisy rozporządzenia będą wpływać na praktykę inżynierską w zakresie projektowania, budowy, remontów i modernizacji kolei konwencjonalnej i jej elementów, gdyż zarządcy infrastruktury kolejowej oraz przewoźnicy kolejowi będą musieli, działając z należytą starannością, uwzględniać perspektywę interoperacyjności linii kolei konwencjonalnej. Ponadto finansowanie inwestycji kolejowych z udziałem środków UE będzie uwarunkowane, zgodnie z zasadami ich przyznawania w UE, uprzednim sprawdzeniem wpływu inwestycji na interoperacyjność systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Z wymienionych względów rozporządzenie będzie stymulować podniesienie poziomu technicznego i sprawności funkcjonowania kolei konwencjonalnej, a poprzez to wpłynie pozytywnie na konkurencyjność zewnętrzną gospodarki. Przystosowanie kolei dla potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się wpłynie na konkurencyjność kolei na rynku przewozów pasażerskich.

4) sytuację i rozwój regionalny:

nie przewiduje się wpływu rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny;

5) sytuację finansową:

nie przewiduje się bezpośredniego wpływu rozporządzenia na zmianę sytuacji finansowej kolei.

4. Korzyści społeczne

Korzyści społeczne pojawią się w przyszłości ponieważ polskie koleje zaczną stopniowo funkcjonować w systemie kolei europejskich co przyniesie poprawę jakości oferty transportu kolejowego. Szczególną korzyścią jest przyjęcie decyzji dotyczącej aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” wprowadzając obowiązek modernizowania i budowania infrastruktury/taboru kolejowego z zapewnieniem udogodnień dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej.