TABELA ZBIEŻNOŚCI

|  |  |
| --- | --- |
| **TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO/ WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH**  | **Dyrektywa PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej** |
| **PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ** |
| **Jedn. red.** | **Treść przepisu UE** | **Konieczność wdrożenia****T/N** | **Jedn. red. (\*)** | **Treść przepisu/ów projektu(\*)** | **Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (\*\*)** |
|  |  |  |  |  |  |
| **Art. 1** | 1. Niniejsza dyrektywa określa warunki, jakie muszą zostać spełnione, aby osiągnąć interoperacyjność w obrębie systemu kolei Unii w sposób zgodny z dyrektywą (UE) 2016/798, aby zdefiniować optymalny poziom harmonizacji technicznej, umożliwić ułatwianie, doskonalenie i rozwój usług transportu kolejowego w Unii i w relacjach z państwami trzecimi oraz przyczynić się do urzeczywistnienia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i stopniowego tworzenia rynku wewnętrznego. 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 mających zastosowanie do personelu mającego udział w jego eksploatacji i utrzymaniu.  | **NIE** |  | Ogólne wprowadzenie- nie podlega implementacji |  |
|  | 2.Niniejsza dyrektywa ustanawia przepisy dotyczące – w odniesieniu do każdego podsystemu – składników interoperacyjności, interfejsów oraz procedur, a także warunków całkowitej zgodności systemu kolei Unii koniecznej do osiągnięcia jego interoperacyjności. | **NIE** |  | Ogólne wprowadzenie - nie podlega implementacji |  |
|  | 3.Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do: a) metra;  | **NIE** | art. 3 ust. 7 UTK |  |  |
| b) tramwajów i pojazdów kolei lekkiej oraz infrastruktury użytkowanej wyłącznie przez te pojazdy; | **NIE (w zakresie tramwajów)**–**TAK (w zakresie kolei lekkiej** | Art. 3 ust.1 pkt 1 utk  | **w art. 3 w ust. 9 po pkt 2 pkt 3 w brzmieniu**:3) pojazdów i infrastruktury kolei lekkiej. |  |
| c) sieci, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii i przeznaczone tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich, a także przedsiębiorstw prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci.  | **NIE** | Art. art. 3 ust. 8 UTK |  |  |
|  | 4.Państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy swym zakresem nie obejmują: a) infrastruktury kolejowej będącej własnością prywatną, w tym bocznic, wykorzystywanej przez właściciela lub operatora do celów ich własnego transportu towarowego lub transportu osób w celach niezarobkowych oraz pojazdów użytkowanych wyłącznie na takiej infrastrukturze;  | **NIE** | Art. 3 ust. 3 (prywatne), ust. 6 (bocznice) |  |  |
| b) infrastruktury i pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego, historycznego lub turystycznego;  | **NIE** | Art. 3 ust. 9 utk |  |  |
| c) infrastruktury kolei lekkiej wykorzystywanej sporadycznie przez pojazdy kolei ciężkiej w warunkach eksploatacyjnych systemu kolei lekkiej, w przypadkach gdy jest to konieczne do celów połączalności w odniesieniu do wyłącznie do tych pojazdów;  | **NIE** |  | Nie widzimy potrzeby wdrożenia (fakultet). W Polsce nie ma takiego przypadku |  |
| d) pojazdów użytkowanych przede wszystkim na infrastrukturze kolei lekkiej, ale wyposażonych w pewne elementy składowe kolei ciężkiej konieczne do umożliwienia przejazdu po zamkniętym i ograniczonym odcinku infrastruktury kolei ciężkiej wyłącznie do celów połączalności. | **NIE** |  | Nie widzimy potrzeby wdrożenia (fakultet)W Polsce nie ma takiego przypadku |  |
|  | 5.W przypadku tramwajów dwusystemowych działających w systemie kolei Unii, w przypadku gdy nie ma TSI, które mają zastosowanie do tych tramwajów dwusystemowych, zastosowanie mają następujące przepisy: a) zainteresowane państwa członkowskie zapewniają, aby przepisy krajowe lub inne stosowne dostępne środki były przyjmowane w celu zapewnienia, aby takie tramwaje dwusystemowe spełniały odpowiednie zasadnicze wymagania;  | **NIE**(w Polsce nie ma tramwajów dwusystemowych) |  |  |  |
| b) państwa członkowskie mogą przyjmować przepisy krajowe, aby określić procedurę udzielania zezwoleń mającą zastosowanie do takich tramwajów dwusystemowych. Organ wydający zezwolenie dla pojazdu konsultuje się z odpowiednim krajowym organem ds. bezpieczeństwa w celu zapewnienia, aby mieszana eksploatacja tramwajów dwusystemowych i pociągów kolei ciężkich spełniała wszystkie zasadnicze wymagania, jak również odnośnych wspólnych wymagań bezpieczeństwa („CST”);  | **NIE** (w Polsce nie ma tramwajów dwusystemowych) |  |  |  |
| c) w drodze odstępstwa od art. 21 w przypadku ruchu transgranicznego odpowiednie właściwe organy współpracują przy wydawaniu zezwolenia dla pojazdu. Niniejszy ustęp nie ma zastosowania do pojazdów wyłączonych z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy zgodnie z ust. 3 i 4. | **NIE** (w Polsce nie ma tramwajów dwusystemowych) |  |  |  |
| **Art. 2** | Na użytek niniejszej dyrektywy: 1) „system kolei Unii” oznacza elementy wymienione w załączniku I; | **NIE** |  |  |  |  |
|  | 2) „interoperacyjność” oznacza zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności; | **NIE** | Art. 4 pkt 29 utk |  |  |  |
|  | 3) „pojazd” oznacza pojazd kolejowy zdatny do poruszania się na własnych kołach po liniach kolejowych, z napędem lub bez; pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego lub funkcjonalnego; | **TAK** | Art. 4 pkt 6 utk | „6) pojazd kolejowy – pojazd, składający się co najmniej z jednego podsystemu, dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu; |  |  |
|  | 4) „sieć” oznacza linie, stacje, terminale i wszystkie rodzaje stałego wyposażenia niezbędnego do zapewnienia bezpiecznej i ciągłej eksploatacji systemu kolei Unii; | **NIE** | Art. 4 pkt 4 utk |  |  |  |
|  | 5) „podsystemy” oznaczają strukturalne lub funkcjonalne części systemu kolei Unii określone w załączniku II; | **NIE** | Art. 4 pkt 31 utk |  |  |  |
|  | 6) „podsystem ruchomy” oznacza podsystem „tabor” i podsystem „sterowanie – urządzenia pokładowe”; | **NIE** | Art. 4 pkt 31 utk |  |  |  |
|  | 7) „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 interoperacyjność systemu kolei, w tym zarówno przedmioty materialne, jak i niematerialne; | **NIE** | Art. 4 pkt 30 utk |  |  |  |
|  | 8) „produkt” oznacza produkt wytworzony w procesie produkcji, wraz ze składnikami interoperacyjności i podsystemami; | **NIE** |  |  |  |  |
|  | 9) „zasadnicze wymagania” oznaczają wszystkie warunki wymienione w załączniku III, jakie muszą być spełnione przez system kolei Unii, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym interfejsy; | **NIE** | Art. 4 pkt 32 utk |  |  |  |
|  | 10) „specyfikacja europejska” oznacza specyfikację należącą do jednej z następujących kategorii:* wspólna specyfikacja techniczna określona w załączniku VIII do dyrektywy 2014/25/UE,
* europejska aprobata techniczna określona w art. 60 dyrektywy 2014/25/UE, lub
* „norma europejska” zdefiniowana w art. 2 pkt 1 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 1025/2012;
 | **NIE** | Art. 4. pkt 33a utk |  |  |  |
|  | 11) „techniczne specyfikacje interoperacyjności” („TSI”) oznaczają specyfikacje przyjęte zgodnie z niniejszą dyrektywą, obejmujące każdy z podsystemów lub część podsystemu celem spełnienia zasadniczych wymagań oraz zapewnienia interoperacyjności systemu kolei Unii; | **NIE** | Art. 4. pkt 33 utk |  |  |  |
|  | 12) „parametr podstawowy” oznacza warunki prawne, techniczne lub eksploatacyjne kluczowe dla interoperacyjności, określone w odpowiednich TSI; | **NIE** (w przepisach ustawy nie występuje to pojęcie) |  |  |  |  |
|  | 13) „szczególny przypadek” oznacza dowolną część systemu kolei wymagającą specjalnych przepisów w TSI, tymczasowych lub stałych, z powodu ograniczeń geograficznych, topograficznych, związanych ze środowiskiem miejskim lub oddziałujących na zgodność z istniejącym systemem, w szczególności linie kolejowe oraz sieci odizolowane od reszty Unii, 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; | **NIE** | Art. 4. pkt 30a utk |  |  |  |
|  | 14) „modernizacja” oznacza wszelkie większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub jego części, skutkujące zmianą dokumentacji technicznej dołączonej do deklaracji weryfikacji WE, o ile taka dokumentacja techniczna istnieje, i poprawiające całkowite osiągi podsystemu; | **NIE** | Art. 4. pkt 43 utk |  |  |  |
|  | 15) „odnowienie” oznacza wszelkie większe prace wymienne w podsystemie lub jego części, niezmieniające całkowitych osiągów podsystemu; | **NIE** | Art. 4. pkt 44 utk |  |  |  |
|  | 16) „istniejący system kolei” oznacza infrastrukturę obejmującą zarówno linie, jak i stałe urządzenia istniejącej sieci kolejowej, wraz z pojazdami wszystkich kategorii i pochodzenia, poruszającymi się po tej infrastrukturze; | **NIE** |  |  |  |  |
|  | 17) „wymiana w ramach utrzymania” oznacza wymianę części na inne części o identycznych funkcjach i osiągach w ramach utrzymania prewencyjnego lub naprawczego; | **NIE** (w przepisach ustawy nie występuje to pojęcie) |  |  |  |  |
|  | 18) „tramwaj dwusystemowy” oznacza pojazd zaprojektowany do połączonego użytkowania zarówno na infrastrukturze kolei lekkiej, jak i na infrastrukturze kolei ciężkiej; | **NIE** (w Polsce nie ma tramwajów dwusystemowych) |  |  |  |  |
|  | 20) „podmiot zamawiający” oznacza podmiot publiczny lub prywatny, który zamawia zaprojektowanie lub budowę lub odnowienie lub modernizację podsystemu; | **NIE** | Art. 4. pkt 6d utk |  |  |  |
|  | 21) „dysponent” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która będąc właścicielem danego pojazdu lub posiadając prawo do korzystania z niego, wykorzystuje ten pojazd jako środek transportu i figuruje w takim charakterze w rejestrze pojazdów, o którym mowa w art. 47; | **TAK** | Art. 4. pkt 6b utk | 6b) dysponent - podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do wpisany do europejskiego rejestru pojazdów (EVR); |  |  |
|  | 22) „wnioskodawca” oznacza osobę fizyczną lub prawną występującą o zezwolenie; może nią być przedsiębiorstwo kolejowe, zarządca infrastruktury lub inna osoba lub podmiot prawny, taki jak producent, właściciel lub dysponent; na użytek art. 15 „wnioskodawca” oznacza podmiot zamawiający lub producenta lub ich upoważnionych przedstawicieli; na użytek art. 19 „wnioskodawca” oznacza osobę fizyczną lub prawną zwracającą się do Agencji o decyzję w sprawie zatwierdzenia rozwiązań technicznych przewidzianych na potrzeby projektów dotyczących przytorowych urządzeń ERTMS; | **NIE** (w przepisach ustawy jest ściśle określone kto może być wnioskodawcą w danym procesie) |  |  |  |  |
|  | 23) „projekt na zaawansowanym etapie realizacji” oznacza każdy projekt, który znajduje się na tak zaawansowanym etapie planowania lub realizacji, że zmiany w zakresie specyfikacji technicznych mogłyby zagrozić planowej rentowności projektu; | **NIE** | Art. 4. pkt 30c utk |  |  |  |
|  | 24) „zharmonizowana norma” oznacza normę europejską zdefiniowaną w art. 2 pkt 1 lit. c) rozporządzenia (UE) nr 1025/2012; | **NIE** | Art. 4 pkt 13 soz |  |  |  |
|  | 25) „krajowy organ ds. bezpieczeństwa” oznacza organ ds. bezpieczeństwa określony w art. 3 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/798; | **NIE** |  |  |  |  |
|  | 26) „typ” oznacza typ pojazdu określający zasadnicze cechy konstrukcyjne pojazdu objęte certyfikatem badania typu lub wzoru opisanym w odpowiednim module dotyczącym weryfikacji; | **NIE** | Art. 4. pkt 13 utk |  |  |  |
|  | 27) „seria” oznacza pewną liczbę identycznych pojazdów określonego typu; | **NIE** |  |  |  |  |
|  | 28) „podmiot odpowiedzialny za utrzymanie” oznacza podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zdefiniowany w art. 3 pkt 20 dyrektywy (UE) 2016/798; | **TAK** | Art. 4. pkt 6c utk | 6c) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) – podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego, wpisany do europejskiego rejestru pojazdów (EVR); |  |  |
|  | 29) „kolej lekka” oznacza miejski lub podmiejski szynowy system transportowy charakteryzujący się wytrzymałością zderzeniową C-III lub C-IV (zgodnie z EN 15227:2011) oraz maksymalną wytrzymałością pojazdu wynoszącą 800 kN (wzdłużna siła ściskająca w obszarze sprzęgu); systemy kolei lekkiej mogą korzystać z własnego wydzielonego pasa drogowego lub współdzielić pas drogowy z pojazdami drogowymi i zazwyczaj nie dochodzi w ich ramach do wymiany pojazdów ze składami obsługującymi dalekobieżny ruch pasażerski lub towarowy; | **TAK** | Art. 4. pkt 2e utk | 2e) kolej lekka - miejski lub podmiejski szynowy system transportowy charakteryzujący się wytrzymałością zderzeniową C-III lub C-IV (zgodnie z EN 15227:2011) oraz maksymalną wytrzymałością pojazdu wynoszącą 800 kN (wzdłużna siła ściskająca w obszarze sprzęgu); |  |  |
|  | 30) „przepisy krajowe” oznaczają wszystkie wiążące przepisy w danym państwie członkowskim – niezależnie od tego, jaki organ je wydał – zawierające wymogi dotyczące bezpieczeństwa kolei lub wymogi techniczne, inne niż te określone w przepisach unijnych lub międzynarodowych, mające zastosowanie w tym danym państwie członkowskim do przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury lub stron trzecich; | **NIE** |  |  |  |  |
|  | 31) „zaprojektowany stan funkcjonowania” oznacza normalny tryb eksploatacji i możliwe do przewidzenia pogorszone warunki eksploatacji (w tym zużycie) mieszczące się w zakresie i warunkach stosowania określonych w dokumentacji technicznej i dokumentacji utrzymania; | **NIE** (w przepisach ustawy nie występuje to pojęcie) |  |  |  |  |
|  | 32) „obszar użytkowania pojazdu” oznacza sieć lub sieci na terenie danego państwa członkowskiego lub grupy państw członkowskich, gdzie dany pojazd ma być użytkowany; | **NIE** |  |  |  |  |
|  | 33) „akceptowalny sposób spełnienia wymagań” oznacza niewiążące opinie wydane przez Agencję w celu określenia sposobów wykazania spełnienia zasadniczych wymagań; | **NIE** (w przepisach ustawy nie występuje to pojęcie) |  |  |  |  |
|  | 34) „akceptowalny krajowy sposób spełnienia wymagań” oznacza niewiążące opinie wydane przez państwa członkowskie w celu określenia sposobów wykazania spełnienia przepisów krajowych; | **NIE** (w przepisach ustawy nie występuje to pojęcie) |  |  |  |  |
|  | 35) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie po raz pierwszy na rynku Unii składnika interoperacyjności, podsystemu lub pojazdu gotowego do działania w swoim zaprojektowanym stanie funkcjonowania; | **NIE** | Art. 4. pkt 26 soz |  |  |  |
|  | 36) „producent” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która wytwarza produkt w postaci składników interoperacyjności, podsystemów lub pojazdów lub zleca jego zaprojektowanie lub wytworzenie i oferuje go pod własną nazwą lub znakiem towarowym; | **NIE** | Art. 4. pkt 20 soz |  |  |  |
|  | 37) „upoważniony przedstawiciel” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą miejsce zamieszkania lub siedzibę na terenie Unii, która otrzymała od producenta lub podmiotu zamawiającego pisemne pełnomocnictwo do działania w imieniu tego producenta lub podmiotu zamawiającego w odniesieniu do określonych zadań; | **NIE** | Art. 4. pkt 25 soz |  |  |  |
|  | 38) „specyfikacja techniczna” oznacza dokument określający wymagania techniczne, które powinny zostać spełnione przez produkt, podsystem, proces lub usługę; | **NIE** | Art. 4 pkt 22 soz |  |  |  |
|  | 39) „akredytacja” oznacza akredytację w rozumieniu art. 2 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 765/2008; | **NIE** | Art. 4 pkt 1 soz |  |  |  |
|  | 40) „krajowa jednostka akredytująca” oznacza krajową jednostkę akredytującą w rozumieniu art. 2 pkt 11 rozporządzenia (WE) nr 765/2008; | **NIE** | Art. 38 ust. 1 soz |  |  |  |
|  | 41) „ocena zgodności” oznacza proces wykazujący, czy zostały spełnione określone wymagania odnoszące się do produktu, procesu, usługi, podsystemu, osoby lub jednostki; | **NIE** | Art. 4 pkt 15 soz |  |  |  |
|  | 42)„jednostka oceniająca zgodność” oznacza jednostkę notyfikowaną lub wyznaczoną jako wykonującą czynności z zakresu oceny zgodności, w tym wzorcowanie, badanie, certyfikację i inspekcję; po notyfikacji przez państwo członkowskie jednostka oceniająca zgodność jest klasyfikowana jako jednostka notyfikowana; po wyznaczeniu przez państwo członkowskie jednostka oceniająca zgodność jest klasyfikowana jako jednostka wyznaczona; | **NIE** |  |  |  |  |
|  | 43) „osoba niepełnosprawna i osoba o ograniczonej sprawności ruchowej” oznacza każdą osobę dotkniętą trwałym lub czasowym upośledzeniem fizycznym, umysłowym, intelektualnym lub sensorycznym, które to upośledzenie może utrudniać takiej osobie – w konfrontacji z różnymi barierami – pełne i skuteczne korzystanie ze środków transportu na równi z innymi pasażerami lub której sprawność ruchowa przy korzystaniu z transportu jest ograniczona z powodu wieku; | **NIE (**definicja ta jest w rozporządzeniu 1300/2014 (TSI PRM) – stosowanym wprost) |  |  |  |  |
|  | (44) „zarządca infrastruktury” oznacza zarządcę infrastruktury zdefiniowanego w art. 3 pkt 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (11); | **NIE** | Art. 4 pkt 7 utk |  |  |  |
|  | (45) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe zdefiniowane w art. 3 pkt 1 dyrektywy 2012/34/UE oraz każde inne przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego działalność polega na wykonywaniu kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to ma zapewniać trakcję; dotyczy to także przedsiębiorstw, które zapewniają wyłącznie trakcję. | **TAK** | Art. 4 pkt 9 utk | 9) przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa; |  |  |
| **Art. 3** | **Zasadnicze wymagania**1.System kolei Unii, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym interfejsy, spełniają odpowiednie zasadnicze wymagania.  | **NIE** |  | Nie dotyczy  |  |
|  | 2.Specyfikacje techniczne, o których mowa w art. 60 dyrektywy 2014/25/UE, konieczne do spełnienia obowiązujących specyfikacji europejskich lub innych norm na terytorium Unii, nie mogą stać w sprzeczności z zasadniczymi wymaganiami. | **NIE** |  | Nie dotyczy |  |
| **Art. 4** | **Treść TSI**1.Każdy z podsystemów zdefiniowanych w załączniku II jest objęty jedną TSI. Tam, gdzie jest to konieczne, podsystem może być objęty kilkoma TSI, a jedna TSI może dotyczyć kilku podsystemów.  | **NIE** |  | Nie dotyczy – my nie wydajemy TSI jako państwo członkowskie |  |
|  | 2.Stałe podsystemy muszą stosować się do TSI i przepisów krajowych obowiązujących w chwili złożenia wniosku o dopuszczenie do eksploatacji, zgodnie z niniejszą dyrektywą i bez uszczerbku dla ust. 3 lit. f). Pojazdy muszą spełniać wymogi TSI i przepisów krajowych obowiązujących w chwili złożenia wniosku o zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, zgodnie z niniejszą dyrektywą i bez uszczerbku dla ust. 3 lit. f). Taka zgodność stałych podsystemów i pojazdów musi być utrzymywana przez cały czas ich użytkowania.  | **NIE** | Art. 25e ust. 4 oraz rozporządzenie MIB w spr ISK z 21.04.2017 oraz art.25d ust. 1  |  |  |
|  | 3.W zakresie niezbędnym do osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy, o których mowa w art. 1, każda TSI: a) wskazuje swój przewidziany zakres (część sieci lub pojazdy 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; c) określa specyfikacje funkcjonalne i techniczne, jakie mają zostać spełnione przez podsystem i jego interfejsy z innymi podsystemami. Jeśli istnieje taka potrzeba, specyfikacje te mogą się różnić w odniesieniu do wykorzystania podsystemu, np. kategorii linii, węzłów i/lub pojazdów przewidzianych w załączniku I; d) określa składniki interoperacyjności oraz interfejsy, jakie muszą być objęte specyfikacjami europejskimi, w tym normami europejskimi, koniecznymi do osiągnięcia interoperacyjności w ramach systemu kolei Unii; e) 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 Komisji 2010/713/UE; f) wskazuje strategię stosowania danej TSI. W szczególności konieczne jest określenie etapów, jakie mają zostać zakończone, przy uwzględnieniu szacowanych kosztów i korzyści oraz oczekiwanego wpływu na zainteresowane strony celem dokonania stopniowego przejścia od sytuacji obecnej do stanu ostatecznego, w którym zgodność z TSI będzie normą. W przypadku gdy konieczne jest skoordynowane wdrażanie TSI, jak np. w korytarzu lub w relacjach między zarządcami infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi, strategia ta może obejmować propozycje etapowej finalizacji; g) wskazuje, dla danego personelu, kwalifikacje zawodowe oraz warunki bezpieczeństwa i higieny pracy wymagane do celów eksploatacji i utrzymania powyższego podsystemu, jak też stosowania TSI; h) wskazuje przepisy, które mają zastosowanie do istniejących podsystemów i pojazdów, w szczególności w przypadku ich modernizacji i odnowienia, oraz, w takich przypadkach, roboty modyfikacyjne, które wymagają złożenia wniosku o nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji; i) wskazuje parametry pojazdów i stałych podsystemów, które przedsiębiorstwo kolejowe powinno sprawdzić, oraz procedury, które należy stosować w celu sprawdzenia tych parametrów po wydaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, a przed pierwszym użyciem pojazdu, aby zapewnić zgodność między pojazdami a trasami, na których mają one być eksploatowane.  | **NIE** |  | Cały ust 3 NIE bo dotyczy TSI |  |
|  | 4.Każda TSI jest opracowywana na podstawie badania istniejącego podsystemu oraz wskazuje docelowy podsystem, który można zrealizować stopniowo w rozsądnym czasie. W związku z tym przyjęcie TSI oraz zgodność z nimi ułatwią stopniowe osiągnięcie interoperacyjności systemu kolei Unii.  | **NIE** |  | **j.w.** |  |
|  | 5.TSI utrzymują, we właściwy sposób, kompatybilność istniejącego systemu kolei każdego z państw członkowskich. W tym celu można uwzględnić konkretne przypadki dla każdej TSI, w odniesieniu do zarówno do sieci, jak i do pojazdów, a zwłaszcza skrajnie ładunku, prześwit 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 przewidzianych w ust. 3 lit. c)–g). | **NIE** |  | **j.w.** |  |
|  | 6.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”.  | **NIE** |  | **j.w.** |  |
|  | 7.TSI nie uniemożliwiają państwom członkowskim podejmowania decyzji dotyczących wykorzystania infrastruktury do celów przemieszczania pojazdów nieobjętych TSI.  | **NIE** |  | **j.w.** |  |
| 8.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 do czasu ich opracowania można czynić odniesienia do innych jasno określonych dokumentów normatywnych łatwo dostępnych i znajdujących się w zasobach publicznych. | **NIE** |  | **j.w.** |  |
| Art.5 | **Opracowanie, przyjęcie i przegląd TSI**1.Aby określić szczegółowe cele każdej TSI, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 50 dotyczących w szczególności i w stosownych przypadkach: a) geograficznego i technicznego zakresu TSI; b) obowiązujących zasadniczych wymagań; c) wykazu warunków regulacyjnych, technicznych i eksploatacyjnych, które mają zostać zharmonizowane na poziomie podsystemów i na poziomie interfejsów między podsystemami, oraz ich oczekiwanego poziomu harmonizacji; d) procedur właściwych dla kolei służących do oceny zgodności oraz przydatności składników interoperacyjności; e) procedur właściwych dla kolei służących weryfikacji WE podsystemów; f) kategorii członków personelu biorących udział w eksploatacji i utrzymaniu danych podsystemów oraz ogólnych celów dla określenia minimalnych wymogów w zakresie kwalifikacji zawodowych oraz warunków zdrowotnych i warunków dotyczących bezpieczeństwa dla danych członków personelu; g) wszelkich innych niezbędnych elementów, jakie należy wziąć pod uwagę w celu zapewnienia interoperacyjności zgodnie z art. 1 ust. 1 i 2 w ramach systemu kolei Unii, takich jak dostosowanie TSI do europejskich i międzynarodowych norm lub specyfikacji.Przyjmując te akty delegowane, Komisja uzasadnia potrzebę istnienia nowej lub znacznie zmienionej TSI, w tym jej oddziaływanie na istniejące przepisy i specyfikacje techniczne.  | **NIE** |  | **j.w.** |  |
|  | 2.W celu zapewnienia jednolitego wdrażania aktów delegowanych, o których mowa w ust. 1, Komisja zwraca się do Agencji o opracowanie TSI i ich zmian oraz o przygotowanie stosownych zaleceń dla Komisji. Każdy projekt TSI przygotowuje się w następujących etapach: a) Agencja identyfikuje parametry podstawowe dla TSI, jak i interfejsy z innymi podsystemami oraz wszelkie szczególne przypadki, które mogą okazać się niezbędne; b) Agencja opracowuje projekt TSI w oparciu o te podstawowe parametry, o których mowa w lit. a). W razie konieczności Agencja bierze pod uwagę postęp techniczny, wypracowane już standardy, wyniki prac grup roboczych oraz uznane prace badawcze.  | **NIE** |  | **j.w.** |  |
|  | 3.Przy projektowaniu lub dokonywaniu przeglądu poszczególnych TSI, w tym parametrów podstawowych, Agencja bierze pod uwagę szacowane koszty i korzyści wszystkich rozważanych rozwiązań technicznych wraz z interfejsami między nimi, tak aby przyjąć i wdrożyć najbardziej opłacalne rozwiązania. Ocena ta określa prawdopodobny wpływ na wszystkie odnośne przedsiębiorstwa i podmioty gospodarcze i odpowiednio uwzględnia wymogi dyrektywy (UE) 2016/798. Państwa członkowskie biorą udział w dokonywaniu tej oceny, dostarczając w odpowiednich przypadkach wymaganych informacji.  | **NIE** |  | **j.w.** |  |
|  | 4.Agencja opracowuje TSI i ich zmiany zgodnie z art. 5 i 19 rozporządzenia (UE) 2016/796, spełniając kryteria otwartości, konsensusu i przejrzystości zdefiniowane w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1025/2012.  | **NIE** |  | **j.w.** |  |
|  | 5.Komitet, o którym mowa w art. 51 (zwany dalej „Komitetem”), jest okresowo informowany o pracach przygotowawczych nad TSI. Podczas tych prac, aby zapewnić zgodność z aktami delegowanymi, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Komisja może formułować zakres zadań lub praktyczne zalecenia dotyczące projektu TSI oraz analizy kosztów i korzyści. W szczególności Komisja może zażądać przeanalizowania rozwiązań alternatywnych i umieszczenia oceny kosztów i korzyści dla tych alternatywnych rozwiązań w sprawozdaniu załączonym do projektu TSI.  | **NIE** |  | **J.w.** |  |
|  | 6.Jeżeli ze względu na zgodność techniczną różne podsystemy muszą być dopuszczone do eksploatacji równocześnie, daty rozpoczęcia stosowania odpowiednich TSI są takie same. | **NIE** |  | **j.w.** |  |
|  | 7.Przy projektowaniu, przyjmowaniu lub 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 sprawozdanie o wynikach tych konsultacji.  | **NIE** |  | **j.w.** |  |
|  | 8.Zgodnie z art. 7 rozporządzenia (UE) 2016/796 Komisja, wspomagana przez Komitet sporządza i aktualizuje okresowo listę stowarzyszeń i podmiotów reprezentujących pasażerów, z którymi będą przeprowadzone konsultacje. Lista ta może zostać ponownie przeanalizowana i zaktualizowana na wniosek państwa członkowskiego lub z inicjatywy Komisji. | **NIE** |  | **j.w.** |  |
|  | 9.Przy projektowaniu lub dokonywaniu przeglądu TSI Agencja bierze pod uwagę opinie partnerów społecznych w zakresie kwalifikacji zawodowych oraz warunków bezpieczeństwa i higieny pracy, o których mowa w art. 4 ust. 3 lit. g). W tym celu Agencja przeprowadza konsultacje z partnerami społecznymi, zanim przedstawi Komisji zalecenia w sprawie TSI i ich zmian. Konsultacje z partnerami społecznymi są przeprowadzane w ramach Komitetu Dialogu Sektorowego, powołanego zgodnie z decyzją Komisji 98/500/WE (1). Partnerzy społeczni przedstawiają swoje opinie w ciągu trzech miesięcy od konsultacji. | **NIE** |  | **j.w.** |  |
|  | 10.Jeżeli przegląd TSI prowadzi do zmiany wymagań, nowa wersja TSI zapewnia zgodność z podsystemami dopuszczonymi do eksploatacji zgodnie z wcześniejszymi wersjami TSI.  | **NIE** |  | **j.w.** |  |
|  | 11.Komisja ustanawia w drodze aktów wykonawczych TSI, aby zrealizować szczególne cele określone w aktach delegowanych, o których mowa w ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3. Obejmują one wszystkie elementy wymienione w art. 4 ust. 3 i spełniają wszystkie wymogi określone w art. 4 ust. 4–6 i 8. | **NIE** |  | **j.w.** |  |
| **Art. 6** | **Braki w TSI**1.Jeśli po przyjęciu TSI okazuje się, że ma ona braki, tę TSI zmienia się zgodnie z art. 5 ust. 11. W odpowiednich przypadkach Komisja stosuje tę procedurę bez zwłoki. Braki takie obejmują przypadki, które mogłyby skutkować pogorszeniem bezpieczeństwa eksploatacji w państwie członkowskim. | **NIE** |  | **j.w.** |  |
|  | 2.Do czasu weryfikacji TSI Komisja może zwrócić się do Agencji o wydanie opinii. Komisja analizuje wspomnianą opinię Agencji i informuje Komitet o swoich wnioskach.  | **NIE** |  | **j.w.** |  |
|  | 3.Na wniosek Komisji opinie wydane przez Agencję, o których mowa w ust. 2, stanowią akceptowalny sposób spełnienia wymagań na potrzeby zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami i mogą być zatem wykorzystywane do oceny projektów przed przyjęciem zmienionej TSI.  | **NIE** |  | **j.w.** |  |
|  | 4.Każdy członek sieci organizacji przedstawicielskich, o których mowa w art. 38 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2016/796, może powiadomić Komisję o możliwych brakach w TSI. | **NIE** |  | **j.w.** |  |
| **Art. 7** | **Niestosowanie TSI**1.Państwa członkowskie mogą zezwolić wnioskodawcy na niestosowanie jednej lub więcej TSI lub ich części w następujących przypadkach:  | **NIE** | Art. 25f ust.1 utk |  |  |
| a) w przypadku planowanego nowego podsystemu lub jego części, w przypadku odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu lub jego części lub w przypadku jakiegokolwiek elementu, o którym mowa w art. 1 ust. 1, będącego na zaawansowanym etapie realizacji lub będącego przedmiotem realizowanego kontraktu w dniu rozpoczęcia stosowania danych TSI;  | **NIE** | Art. 25f ust. 1 pkt 1 utk |  |  |
| b) w przypadku gdy w następstwie wypadku lub klęski żywiołowej warunki szybkiej odbudowy sieci nie pozwalają ze względów ekonomicznych lub technicznych na częściowe lub całkowite stosowanie odpowiednich TSI; w takim przypadku niestosowanie TSI jest ograniczone do okresu poprzedzającego odbudowę sieci; | **TAK** | Art. 25f ust 1 pkt 4 | 4) 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; w tym przypadku odstępstwo przyznawane jest na okres poprzedzający odbudowę sieci kolejowej |  |
| c) w przypadku planowanego odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu lub jego części, jeżeli stosowanie danych TSI zagroziłoby ekonomicznej opłacalności projektu lub zgodności systemu kolei w danym państwie członkowskim, np. w odniesieniu do skrajni ładunku, prześwitu toru, szerokości międzytorza lub napięcia sieci elektrycznej;  | **NIE** | Art. 25f ust. 1 pkt 2 i 3 utk |  |  |
| d) w przypadku pojazdów jadących z państw trzecich lub do państw trzecich, w których prześwit toru różni się od prześwitu toru głównej sieci kolejowej w Unii;  | **NIE** | Art. 25f ust. 1 pkt 5 utk |  |  |
| e) w przypadku planowanego nowego podsystemu lub planowanego odnowienia lub modernizacji istniejącego już podsystemu na terytorium danego państwa członkowskiego, którego sieć kolejowa jest oddzielona lub odizolowana przez morze od sieci kolejowej na pozostałym obszarze Unii lub oddzielona od niej z uwagi na szczególne uwarunkowania geograficzne.  | **NIE** |  | Nie dotyczy przypadku PL |  |
|  | 2.W przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. a), dane państwo członkowskie przekazuje Komisji – w terminie jednego roku od wejścia w życie każdej TSI – wykaz projektów prowadzonych na jego terytorium, które zdaniem danego państwa członkowskiego są na zaawansowanym etapie realizacji.  | **NIE** | Art. 25f ust. 7 |  |  |
|  | 3.W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b), dane państwo członkowskie powiadamia Komisję o swojej decyzji o niestosowaniu jednej lub większej liczby TSI lub ich części.  | **TAK** | Art. 25f ust. 3a | W art. 25f po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu3a. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 i 4, wydaje decyzję w sprawie przyznania odstępstwa od obowiązku stosowanie właściwej TSI lub jej części jeżeli uzna, że zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 1 albo 4, albo odmowy przyznania takiego odstępstwa jeżeli stwierdzi, że nie zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 1 albo 4. W przypadku przyznania odstępstwa informuje o tym Komisję Europejską. |  |
|  | 4.W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. a), c), d) i e) niniejszego artykułu, dane państwo członkowskie przesyła Komisji wniosek o niestosowanie TSI lub ich części, wraz z dokumentacją zawierającą uzasadnienie tego wniosku i wyszczególniającą alternatywne przepisy, jakie dane państwo członkowskie zamierza stosować w miejsce TSI.  | **TAK**(w zakresie lit a, c, d. Lit e nie dotyczy PL) | Art. 25f ust. 2 i 3 | W art. 25f:1. uchyla się ust, 2
2. ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„ 3. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1-3 i 5, występuje do Komisji Europejskiej z wnioskiem o niestosowanie TSI lub ich części, przekazuje dokumentację załączoną do wniosku, o którym mowa w ust. 1, oraz wskazuje, które z właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, będą miały zastosowanie zamiast właściwej TSI lub jej części.  |  |
| W przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. e) niniejszego artykułu, Komisja analizuje wniosek oraz podejmuje decyzję, czy go przyjąć, w świetle kompletności i spójności informacji zawartych w dokumentacji. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. c) i d) niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje decyzję w drodze aktu wykonawczego na podstawie wyżej wspomnianej analizy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.  | **NIE** |  | Wytyczne dla KE |  |
| W przypadkach, o których mowa w art. 21 ust. 6 akapit trzeci, wnioskodawca składa tę dokumentację w Agencji. Agencja zasięga opinii odnośnych organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo i przedstawia Komisji swoją ostateczną opinię.  | **TAK** | Art. 23b ust.14 utk | 14. Wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może, w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji odmownej, wystąpić, do organu, który ją wydał, z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy. |  |
|  | 5.W drodze aktów wykonawczych Komisja określa, jakie informacje mają się znaleźć w dokumentacji, o której mowa w ust. 4, a także wymagany format tej dokumentacji i sposób jej przesłania. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.  | **NIE** |  | Wytyczne dla KE |  |
|  | 6.Do czasu wydania decyzji przez Komisję państwo członkowskie może niezwłocznie stosować alternatywne przepisy, o których mowa w ust. 4. | **TAK** | Art. 25f ust. 4 utk | W art. 25f ust. 4 otrzymuje brzmienie:„4. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający, stosuje wskazane przez Prezesa UTK przepisy, o których mowa w ust. 3,do czasu wydania decyzji przez Komisję Europejską  |  |
|  | 7.Komisja podejmuje decyzję w ciągu czterech miesięcy od daty złożenia wniosku wraz z pełną dokumentacją. W razie braku takiej decyzji wniosek uznaje się za przyjęty.  | **TAK** | Art. 25f ust. 5 i 6 utk | W art. 25f uchyla się ust. 5. Ust. 6 otrzymuje brzmienie:6. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1-3 i 5, Prezes UTK, w drodze decyzji, może:1) przyznać odstępstwo od obowiązku stosowania TSI, jeżeli Komisja Europejska: a) podjęła decyzję o pozytywnym zaopiniowaniu wniosku , nie później niż w terminie 4 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo b) nie podjęła decyzji w terminie 4 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo 2) odmówić przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI: a) po decyzji Komisji Europejskiej o negatywnym zaopiniowaniu wniosku, podjętej nie później niż w terminie 4 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo b) jeżeli stwierdzi, że nie zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 1 - 3 albo 5.  |  |
| 8.Wszystkie państwa członkowskie są powiadamiane o wynikach analiz i o wynikach procedury określonej w ust. 4. | **NIE** |  | Przepis dla KE |  |
| **Art. 8** | **Warunki wprowadzania składników interoperacyjności** 1.Państwa członkowskie przyjmują wszystkie niezbędne środki celem zapewnienia, by składniki interoperacyjności były: a) wprowadzone do obrotu jedynie, jeśli umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei Unii przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań;  | **NIE** | Art. 25cc ust. 1 pkt 1 utk |  |  |
| b) użytkowane na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania oraz były odpowiednio zamontowane i utrzymywane. Niniejszy ustęp nie stanowi przeszkody we wprowadzeniu tych składników do obrotu dla innych zastosowań.  | **NIE** | Art. 25cc ust. 1 pkt 2 utk |  |  |
|  | 2.Państwa członkowskie nie mogą na swym terytorium i na podstawie niniejszej dyrektywy zakazywać, ograniczać lub utrudniać wprowadzenia do obrotu składników interoperacyjności do użytku w systemie kolei Unii, jeśli składniki te są zgodne z niniejszą dyrektywą. W szczególności nie mogą one nakazywać przeprowadzania kontroli, które zostały już przeprowadzone jako część procedury deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania zgodnie z art. 10. | **NIE** | Art.25cc ust. 2 utk |  |  |
| **Art. 9** | **Zgodność lub przydatność do stosowania**1.Państwa członkowskie i Agencja uznają, że składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania, jeśli jest on zgodny z wymaganiami określonymi w stosownych TSI lub stosownych specyfikacjach europejskich stworzonych w celu osiągnięcia zgodności z tymi warunkami. Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania poświadcza, że składniki interoperacyjności zostały poddane procedurom określonym w odpowiednich TSI w odniesieniu do oceny zgodności lub przydatności do stosowania. | **NIE** | Art. 25cc ust. 1 pkt 3 oraz ust. 5 zdanie pierwsze utk |  |  |
|  | 2.Jeżeli TSI tego wymaga, deklaracji WE towarzyszy: a)wydany przez jednostkę notyfikowaną lub jednostki notyfikowane certyfikat wewnętrznej zgodności składnika interoperacyjności, rozpatrywanego indywidualnie, ze specyfikacjami technicznymi, jakie mają zostać spełnione;  | **TAK** | § 11 ust. 3 pkt 1 rozporządzenia wydanego na podstawie art. 25ta ust. 1 utk | Nowelizacja rozporządzenia. wydanego na podstawie art. 25ta ust. 1 utk. Dodanie ust. 3 pkt 1 w par 11:3..Jeżeli TSI tego wymaga, deklaracji WE towarzyszy: 1) wydany przez jednostkę notyfikowaną lub jednostki notyfikowane certyfikat wewnętrznej zgodności składnika interoperacyjności, rozpatrywanego indywidualnie, ze specyfikacjami technicznymi, jakie mają zostać spełnione; |  |
| b)wydany przez jednostkę notyfikowaną lub jednostki notyfikowane certyfikat przydatności składnika interoperacyjności do stosowania, rozpatrywanego w jego środowisku kolejowym, w szczególności w przypadkach wymogów funkcjonalnych. | **TAK** | § 11 ust. 3 pkt 2 rozporządzenia wydanego na podstawie art. 25ta ust. 1 utk | Nowelizacja rozporządzenia wydanego na podstawie art. 25ta ust. 1 utk. Dodanie ust. 3 pkt 2 w par 11:2) wydany przez jednostkę notyfikowaną lub jednostki notyfikowane certyfikat przydatności składnika interoperacyjności do stosowania, rozpatrywanego w jego środowisku kolejowym, w szczególności w przypadkach wymogów funkcjonalnych. |  |
|  | 3.Deklaracja WE jest opatrzona datą i podpisem producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.  | **NIE** | § 11 pkt 9 i 10 rozporządzenia wydanego na podstawie art. 25ta ust. 1 utk |  |  |
|  | 4.Komisja określa – w drodze aktów wykonawczych – wzór deklaracji WE zgodności lub przydatności składników interoperacyjności do stosowania oraz listę dokumentów towarzyszących. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3. 5.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 spełnienia wymogów, o których mowa w ust. 1.  | **NIE** |  | Przepis dla KE |  |
| 5.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 spełnienia wymogów, o których mowa w ust. 1. | **NIE** | Art. 25cc ust. 14 utk |  |  |
|  | 6.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. 8 ust.1. | **NIE** |  | Norma informacyjna |  |
| **Art. 10** | **Procedura dotycząca deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania**1.W celu ustanowienia deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności producent lub jego upoważniony przedstawiciel stosuje przepisy określone w odpowiednich TSI.  | **NIE** | Art. 25cc ust. 3 utk |  |  |
|  | 2.Jeżeli dana TSI zawiera taki wymóg, ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności przeprowadza notyfikowana jednostka, w której producent lub jego upoważniony przedstawiciel złożył wniosek.  | **NIE** | Art. 25cc ust. 4 utk |  |  |
|  | 3.Jeśli składniki interoperacyjności są przedmiotem innych aktów prawnych Unii obejmujących inne sprawy, deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania ma stwierdzać w takich przypadkach, że te składniki interoperacyjności spełniają również wymagania określone w tych innych aktach prawnych.  | **NIE** | Art. 25cc ust. 5 zd. Drugie utk |  |  |
|  | 4.Jeśli ani producent, ani jego upoważniony przedstawiciel nie zachowują wymagań określonych w ust. 1 i 3, zobowiązania te spoczywają na jakiejkolwiek osobie wprowadzającej składniki interoperacyjności na rynek. Na użytek niniejszej dyrektywy te same zobowiązania mają zastosowanie do każdego podmiotu łączącego składniki interoperacyjności różnego pochodzenia lub ich części lub wytwarzającej składniki interoperacyjności na swoje własne potrzeby.  | **NIE** | Art. 25cc ust. 6 utk |  |  |
|  | 5.W przypadku gdy państwo członkowskie stwierdzi, że deklaracja WE została niewłaściwie sporządzona, zapewnia, by składnik interoperacyjności nie został wprowadzony na rynek. W takim przypadku producent lub jego upoważniony przedstawiciel zobowiązany jest przywrócić składnik interoperacyjności do stanu zgodności na warunkach ustalonych przez to państwo członkowskie.  | **NIE** | Art. 25cc ust. 11 i 12 utk |  |  |
| **Art. 11** | **Niezgodność składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami** 1.Jeśli państwo członkowskie stwierdzi, iż składnik interoperacyjności objęty deklaracją zgodności WE lub przydatności do stosowania i wprowadzony do obrotu przy zamierzonym wykorzystaniu najprawdopodobniej nie spełni zasadniczych wymagań, przyjmuje ono wszelkie niezbędne środki celem ograniczenia obszaru jego stosowania, zakazania jego wykorzystania, wycofania go z rynku lub odzyskania go.  | **NIE** | Art. 25cc ust. 10 utk |  |  |
| Państwo członkowskie powiadamia niezwłocznie Komisję, Agencję i pozostałe państwa członkowskie o przyjętych środkach i podaje powody swej decyzji, w szczególności stwierdzając, czy niezgodność ta jest spowodowana: a) niemożnością spełnienia zasadniczych wymagań; b) nieprawidłowym zastosowaniem specyfikacji europejskich, jeśli zdano się na zastosowanie takich wymagań; c) nieadekwatnością specyfikacji europejskich.  | **TAK** | Art. 25cc ust. 13 utk | W art. 25cc w ust. 13 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:13. W przypadkach, o których mowa w ust. 10 i 12, Prezes UTK powiadamia niezwłocznie Komisję Europejską, Agencję i państwa członkowskie Unii Europejskiej o zastosowanych środkach i podaje powody swojej decyzji, stwierdzając w szczególności, czy niezgodność ta jest spowodowana: |  |
|  | 2.Na podstawie mandatu udzielonego przez Komisję Agencja rozpoczyna niezwłocznie – a w każdym przypadku w terminie 20 dni od daty otrzymania tego mandatu – proces konsultacji z zainteresowanymi stronami. Jeśli po konsultacjach Agencja ustali, iż dany środek jest nieuzasadniony, powiadamia o tym niezwłocznie Komisję, państwo członkowskie, które podjęło tę inicjatywę, a także pozostałe państwa członkowskie oraz producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela. Jeśli Agencja ustali, że dany środek jest uzasadniony, powiadamia o tym niezwłocznie państwa członkowskie.  | **NIE** |  | Przepis dla Agencji |  |
|  | 3.W przypadku gdy decyzja, o której mowa w ust. 1, jest uzasadniona nieadekwatnością specyfikacji europejskich, państwa członkowskie, Komisja lub Agencja w odpowiednich przypadkach stosuje jeden lub więcej z poniższych środków: a) całkowite lub częściowe wycofanie tej specyfikacji z publikacji zawierających ją; b) w przypadku gdy odpowiednia specyfikacja stanowi normę zharmonizowaną – ograniczenie lub wycofanie tej normy zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) nr 1025/2012; c) przeprowadzenie przeglądu TSI zgodnie z art. 6.  | **NIE** | Art. 25cc ust. 10 i 12 utk |  |  |
| 4.W przypadku gdy składnik interoperacyjności posiadający deklarację zgodności WE nie spełnia zasadniczych wymagań, właściwe państwo członkowskie podejmuje odpowiednie środki przeciw każdej jednostce, która sporządziła taką deklarację, oraz powiadamia o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie. | **NIE** | Art. 25cc ust. 9 utk |  |  |
| **Art. 12** | **Swobodny przepływ podsystemów**Bez uszczerbku dla przepisów rozdziału V państwa członkowskie nie mogą na swym terytorium i z przyczyn związanych z niniejszą dyrektywą zakazywać, ograniczać lub utrudniać budowy, dopuszczania do eksploatacji oraz eksploatacji podsystemów strukturalnych tworzących system kolei Unii, które spełniają zasadnicze wymagania. W szczególności nie mogą wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone: a) jako część procedury prowadzącej do deklaracji weryfikacji WE, lub b) 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. | **NIE** | Art. 25e ust. 5 utk |  |  |
| **Art. 13** | **Zgodność z TSI i z przepisami krajowymi**1.Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa uznają za spełniające zasadnicze wymagania te podsystemy strukturalne tworzące system kolei Unii, które objęte są, w odpowiednich przypadkach, deklaracją weryfikacji WE dokonaną poprzez odniesienie do TSI zgodnie z art. 15 lub deklaracją weryfikacji dokonaną poprzez odniesienie do przepisów krajowych zgodnie z art. 15 ust. 8 lub obiema deklaracjami.  | **T** | w art. 25a utk dodaje się ust 4 | 4. Podsystemy strukturalne uznaje się za spełniające zasadnicze wymagania interoperacyjności systemu kolei, jeżeli są objęte:1) deklaracją weryfikacji WE potwierdzającą zgodność podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i spełnianie wymagań zawartych w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej, w tym w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI), oraz w przepisach krajowych, lub2) deklaracją weryfikacji potwierdzającą zgodność podsystemu i spełnianie wymagań zawartych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei. |  |
| 2. Przepisy krajowe dotyczące wdrażania zasadniczych wymagań i – w odpowiednich przypadkach – akceptowalnego krajowego sposobu spełnienia wymagań mają zastosowanie w następujących przypadkach:  | **T** | art. 25d ust. 1 utk otrzymuje brzmienie | 1. Prezes UTK publikuje listę obowiązujących krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, gdy: |  |
| a) w przypadku gdy TSI nie obejmują lub nie obejmują w pełni niektórych aspektów zasadniczych wymagań, w tym otwartych punktów, o których mowa w art. 4 ust. 6; | **T** |  | 1) w TSI nie ujęto wszystkich aspektów zasadniczych wymagań, w tym punktów otwartych;  |  |
| b) w przypadku gdy powiadomiono o niestosowaniu jednej lub większej liczby TSI lub ich części zgodnie z art. 7;  | **T** |  | 2) wydana została decyzja o przyznaniu odstępstwa od obowiązku stosowania TSI; |  |
| c) w sytuacji, gdy w szczególnym przypadku konieczne jest zastosowanie przepisów technicznych niezawartych w odpowiedniej TSI;  | **T** |  | 3) zachodzi szczególny przypadek; |  |
| d) w przypadku przepisów krajowych stosowanych do opisania istniejących systemów, przy czym obowiązuje ograniczenie do oceny zgodności technicznej pojazdu z siecią; | **T** |  | 4) wykonuje się ocenę zgodności technicznej pojazdu kolejowego z siecią; 5) typy urządzeń i typy budowli, o których mowa w art. 22f ust. 1, nie zostały ujęte we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności,  |  |
| e) w przypadku sieci i pojazdów nieobjętych TSI;  | **T** |  | 6) sieci kolejowych albo ich części oraz pojazdów kolejowych nieobjętych obowiązkiem stosowania TSI; |  |
| f) jako pilny tymczasowy środek zapobiegawczy, zwłaszcza w następstwie wypadku. | **T** |  | 7) zachodzi pilna potrzeba przywrócenia lub utrzymania ruchu kolejowego po wypadku, klęsce żywiołowej lub w innych sytuacjach nadzwyczajnych. |  |
| **Art. 14** | **Zgłaszanie przepisów krajowych**1.Państwa członkowskie powiadamiają Komisję i Agencję o obowiązujących przepisach krajowych, o których mowa w art. 13 ust. 2, w następujących przypadkach:  | **T** | Art. 25d ust. 2 utk wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie  | 2. Prezes UTK aktualizuje listę, o której mowa w ust. 1 oraz przekazuje ją Komisji Europejskiej i Agencji: |  |
|  | a) w przypadku gdy przepisy krajowe nie zostały zgłoszone do dnia 15 czerwca 2016 r. W tym przypadku są one zgłaszane do dnia 16 grudnia 2016 r.; | **T** | Przepis przejściowy Art. X | **Art. 3.** Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej i Agencji obowiązujące przepisy techniczne i dokumenty normalizacyjne ujęte w liście, o której mowa w art. 25d ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. |  |
|  | b) przy każdej zmianie tych przepisów; | **T** | Kontynuacja art. 25d ust. 2 utk | 1) przy każdej zmianie listy krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych lub |  |
|  | c) po przedłożeniu nowego wniosku o niestosowanie TSI zgodnie z art. 7; | **T** |  | 2) po zgłoszeniu nowych wniosków o odstępstwo, o którym mowa w art. 25f, lub |  |
|  | d) w przypadku gdy przepisy krajowe stały się zbyteczne po opublikowaniu lub zmianie danej TSI. | **T** |  | 3) po publikacji TSI lub4) gdy zakres i przedmiot krajowych przepisów technicznych lub dokumentów normalizacyjnych pokrywa się z nowowydaną lub zmienioną TSI. |  |
|  | 2.Państwa członkowskie przekazują pełny tekst przepisów krajowych, o których mowa w ust. 1, za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) 2016/796.  | **T** | Art. 25d ust. 4 utk otrzymuje brzmienieW art. 25d utk uchyla się ust. 5 | 4. Prezes UTK nie informuje Agencji i Komisji Europejskiej o przepisach i ograniczeniach o lokalnym charakterze. W przypadku ich wprowadzenia informację o tych przepisach i ograniczeniach umieszcza się w rejestrze infrastruktury.uchyla się ust. 5; |  |
|  | 3.Państwa członkowskie zapewniają, by przepisy krajowe, o których mowa w ust. 1, w tym przepisy obejmujące interfejsy między pojazdami i sieciami, były łatwo dostępne, znajdowały się w zasobach publicznych i były sformułowane w sposób zrozumiały dla wszystkich zainteresowanych stron. Państwa członkowskie mogą zostać wezwane do przekazania dodatkowych informacji na temat tych przepisów krajowych. | **T-** usunięcie rozporządzenia konsekwencją dodania upoważnienia do publikowania przez Prezesa UTK | Art. 25d ust. 3utk otrzymuje brzmienieUchyla się art. 25t utk | 3. Lista, o której mowa w ust. 1 jest udostępniana w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Prezesa UTK : |  |
|  | 4.Państwa członkowskie mogą określić nowe przepisy krajowe wyłącznie w następujących przypadkach: a) w przypadku gdy TSI nie spełnia całkowicie zasadniczych wymagań; b) jako pilny środek zapobiegawczy, zwłaszcza w następstwie wypadku. | **N** |  |  |  |
|  | 5.Państwa członkowskie przekazują za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) 2016/796 projekty nowych przepisów krajowych Agencji i Komisji do rozważenia w odpowiednim czasie i zgodnie z terminami, o których mowa w art. 25 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/796, przed spodziewanym wprowadzeniem do krajowego systemu prawnego proponowanego nowego przepisu wraz z uzasadnieniem jego wprowadzenia. Państwa członkowskie zapewniają, by projekt był w dostatecznym stopniu dopracowany, aby Agencja mogła przeprowadzić jego analizę zgodnie z art. 25 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796. 6.Przyjmując nowy przepis krajowy, państwa członkowskie zgłaszają go Agencji i Komisji za pośrednictwem odpowiedniego systemu informatycznego zgodnie z art. 27 rozporządzenia (UE) 2016/796.  | **N** |  |  |  |
|  | 7.W przypadku pilnych środków zapobiegawczych państwa członkowskie mogą przyjąć i zacząć stosować nowy przepis krajowy natychmiastowo. Przepis ten jest zgłaszany zgodnie z art. 27 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796 i podlega ocenie przez Agencję zgodnie z art. 26 ust. 1, 2 i 5 tego rozporządzenia.  | **N** |  |  |  |
|  | 8.Państwa członkowskie zgłaszając przepis krajowy, o którym mowa w ust. 1, przedstawiają uzasadnienie potwierdzające potrzebę istnienia takiego przepisu w celu spełnienia zasadniczego wymagania, które nie zostało jeszcze ujęte w odpowiedniej TSI. | **N** |  |  |  |
|  | 9.Projekt przepisów krajowych oraz przepisy krajowe, o których mowa w ust. 1, badane są przez Agencję zgodnie z procedurą określoną w art. 25 i 26 rozporządzenia (UE) 2016/796.  | **N** | Przepis adresowane do Agencji |  |  |
|  | 10.Komisja ustanawia – w drodze aktów wykonawczych – klasyfikację zgłoszonych przepisów krajowych w podziale na poszczególne kategorie w celu ułatwiania wzajemnej akceptacji w różnych państwach członkowskich i wprowadzania pojazdów do obrotu, w tym zgodności między urządzeniami stałymi a ruchomymi. Te akty wykonawcze opierają się na postępach osiągniętych przez Agencję w dziedzinie wzajemnej akceptacji i są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3. | **N** | Przepis adresowane do KE |  |  |
|  | 11.Państwa członkowskie mogą postanowić, że nie będą powiadamiać o przepisach i ograniczeniach o ściśle lokalnym charakterze. W takich przypadkach państwa członkowskie umieszczają wzmiankę o tych przepisach i ograniczeniach w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 49. | **T** | Art. 25d ust. 4 otrzymuje brzmienie | 4. Prezes UTK nie informuje Agencji i Komisji Europejskiej o przepisach i ograniczeniach o lokalnym charakterze. W przypadku ich wprowadzenia informację o tych przepisach i ograniczeniach umieszcza się w rejestrze infrastruktury. |  |
|  | 12.Przepisy krajowe zgłoszone na podstawie niniejszego artykułu nie podlegają procedurze powiadamiania określonej w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1535 (1). | **N** | rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych |  |  |
|  | 13.Przepisy krajowe, które nie zostały zgłoszone zgodnie z niniejszym artykułem, nie mają zastosowania na użytek niniejszej dyrektywy. | **N** |  |  |  |
| **Art. 15** | **Procedura sporządzania deklaracji weryfikacji WE**1.Aby sporządzić deklarację weryfikacji WE niezbędną do wprowadzenia do obrotu oraz dopuszczenia do eksploatacji, o których mowa w rozdziale V, wnioskodawca występuje do jednostki lub jednostek oceniających zgodność, które wybrał w tym celu, z wnioskiem o zastosowanie procedury weryfikacji WE przedstawionej w załączniku IV.  | **T** | W art. 25cb ust. 2 otrzymuje brzmienie: | 2. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający zwraca się do wybranej przez siebie jednostki notyfikowanej lub jednostek notyfikowanych z wnioskiem o dokonanie na podstawie TSI weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.  |  |
|  | 2.Wnioskodawca sporządza deklarację weryfikacji WE podsystemu. Wnioskodawca oświadcza na swoją wyłączną odpowiedzialność, że dany podsystem został poddany stosownym procedurom weryfikacji i że spełnia on wymogi odpowiednich przepisów unijnych oraz wszelkich odpowiednich przepisów krajowych.  | **N** | Art. 25cb ust. 7b |  |  |
|  | Deklaracja weryfikacji WE oraz towarzyszące jej dokumenty są opatrzone datą i podpisane przez wnioskodawcę. | **N** | Par. 8 ust. 1 pkt 12 i 13 rozporządzenia MI ws interoperacyjności systemu kolei (wydanego na podstawie art. 25ta ust. 1 ustwy) |  |  |
|  | 3.Zadania notyfikowanej jednostki odpowiedzialnej za weryfikację WE podsystemu rozpoczynają się na etapie projektu i obejmują cały okres budowy, poprzez etap akceptacji, aż do wprowadzenia podsystemu do obrotu lub dopuszczenia go do eksploatacji. Obejmują one również, zgodnie z odpowiednią TSI, weryfikację płaszczyzn współdziałania danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony.  | **T** | W art. 25cb w ust. 4 otrzymuje brzmienie. | 4. Jednostka notyfikowana 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. |  |
|  | 4.Wnioskodawca odpowiada za zebranie dokumentacji technicznej, która ma towarzyszyć deklaracji weryfikacji WE. Ta dokumentacja techniczna musi zawierać wszelkie niezbędne dokumenty związane z cechami podsystemu oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie dokumenty poświadczające zgodność składników interoperacyjności. Musi ona również zawierać wszelkie elementy odnoszące się do warunków i ograniczeń użytkowania oraz wytyczne dotyczące serwisu, stałego lub rutynowego monitorowania, dostosowania i utrzymania.  | **N** | Par. 5 i 8 ust. 2 rozporządzenia ws. interoperacyjności |  |  |
|  | 5.W przypadku odnowienia lub modernizacji podsystemu skutkujących zmianą dokumentacji technicznej i wywierających wpływ na ważność przeprowadzonych uprzednio procedur weryfikacji wnioskodawca ocenia potrzebę nowej deklaracji weryfikacji WE.  | **N** | Par. 10 rozporządzenia ws. interoperacyjności |  |  |
|  | 6.Notyfikowana jednostka może wydać pośrednie potwierdzenie weryfikacji w celu objęcia niektórych etapów procedury weryfikacji lub niektórych części podsystemów.  | **N** | Art. 25cb ust. 5-5c |  |  |
|  | 7.Jeśli zezwala na to odpowiednia TSI, notyfikowana jednostka może wydać certyfikat weryfikacji dla podsystemu lub większej liczby podsystemów lub pewnych części tych podsystemów.  | **N** | Art. 25cb ust. 8 |  |  |
|  | 8.Państwa członkowskie wyznaczają jednostki odpowiedzialne za przeprowadzanie procedury weryfikacji z poszanowaniem przepisów krajowych. W tym względzie wskazane jednostki są odpowiedzialne za związane z tym zadania. Bez uszczerbku dla art. 30 państwo członkowskie może wskazać jednostkę notyfikowaną jako jednostkę wyznaczoną; w takim przypadku cały proces może być zrealizowany przez jedną jednostkę oceniającą zgodność. | **T** | Nowe brzmienie art. 22g w „szybkiej zmianie” lub jeszcze inna nowa wersja 22g w zależności od merytorycznych decyzji kierunkowych |  |  |
|  | 9.Komisja może określić w drodze aktów wykonawczych: a) szczegóły procedur weryfikacji WE podsystemów, w tym procedury weryfikacji w przypadku przepisów krajowych, oraz dokumenty, które mają zostać przekazane przez wnioskodawcę na użytek tej procedury;b) wzory deklaracji weryfikacji WE, w tym w przypadku modyfikacji podsystemu lub w przypadku dodatkowych weryfikacji – pośrednie potwierdzenie weryfikacji – oraz wzory dokumentów wchodzących w skład dokumentacji technicznej, która ma być dołączana do tych deklaracji, a także wzory certyfikatu weryfikacji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3. | **N** | Przepis adresowany do Komisji |  |  |
| **Art. 16** | **Niezgodność podsystemów z zasadniczymi wymaganiami**1.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.  | **N** | Art. 25e ust. 6 |  |  |
|  | 2.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.  | **T** | Art. 25e ust. 7 otrzymuje brzmienie | 7. Prezes UTK informuje Komisję Europejską o przeprowadzeniu kontroli, o której mowa w ust 6 w terminie 7 dni od ich zakończenia i przedstawia przyczyny ich przeprowadzenia |  |
|  | 3.Państwo członkowskie składające wniosek określa, czy fakt, że nie osiągnięto pełnej zgodności z niniejszą dyrektywą, jest wynikiem: a) nieprzestrzegania zasadniczych wymagań lub danej TSI lub nieprawidłowego stosowania danej TSI;  | **N** | Art. 25e ust. 8 pkt 1 |  |  |
| 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 przyjęcie stosownych środków;  | **N** | Przepis dla KE |  |  |
| b) w tym przypadku stosuje się procedurę zmiany TSI, o której mowa w art. 6. | **N** |  W polskiej wersji językowej brakuje odniesienia do– nieadekwatności TSI, niemniej jednak wskazać, że brakujący fragment wdraża art. 25e ust. 8 pkt 2 ustawy |  |  |
| **Art. 17** | **Domniemanie zgodności**Domniemywa się, że składniki interoperacyjności i podsystemy, które są zgodne ze zharmonizowanymi normami lub ich częściami, do których odniesienia opublikowano w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami objętymi tymi normami lub ich częściami. | **N** | Art. 25ca ust. 2 |  |  |
| **Art. 18** | **Zezwolenie na dopuszczenie stałych urządzeń do eksploatacji**1.Podsystemy „sterowanie – urządzenia przytorowe”, „energia” i „infrastruktura” dopuszcza się do eksploatacji tylko wówczas, jeśli zostały zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, że spełniają zasadnicze wymagania oraz jeśli otrzymano stosowne zezwolenie zgodnie z ust. 3 i 4. | **T** | W Art. 25e w ust. 1a wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie | 1a. Podsystem strukturalny o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit a, b lub c może być dopuszczone do eksploatacji, jeżeli:  |  |
|  | 2.Każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa zezwala na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów „energia” i „infrastruktura” i „sterowanie – urządzenia przytorowe”, które znajdują się lub są eksploatowane na terytorium jego państwa członkowskiego.  | **T** | Art. 25e ust. 1 otrzymuje brzmienie | 1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi mogą eksploatować wyłącznie podsystemy strukturalne, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c, dopuszczone do eksploatacji przez Prezesa UTK na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. |  |
|  | 3.Krajowe organy ds. bezpieczeństwa udzielają szczegółowych wytycznych w sprawie otrzymywania zezwoleń, o których mowa w niniejszym artykule. Wytyczne dla wnioskodawców zawierające opis i wyjaśnienie wymogów dotyczących tych zezwoleń, a także wykaz wymaganych dokumentów udostępnia się wnioskodawcom bezpłatnie. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują przy rozpowszechnianiu tych informacji. | **T** | w art. 25e dodaje się ust. 9 w brzmieniu | 9. Prezes UTK opracowuje i udostępniana w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej wytyczne dotyczące procedury uzyskiwania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów, o których mowa w art. 25 ust. 2 pkt 1 lit a-c oraz wykaz wymaganych dokumentów. |  |
|  | 4.Wnioskodawca składa w krajowym organie ds. bezpieczeństwa wniosek o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji stałych urządzeń | **N** | Art. 25e ust. 2 | 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. |  |
|  | Wnioskowi towarzyszy dokumentacja, która zawiera dowody: a) istnienia deklaracji weryfikacji, o których mowa w art. 15;  | **N** | Art. 25e ust. 3 | 3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załącza się:1) deklarację weryfikacji WE podsystemu; |  |
| b) technicznej zgodności tych podsystemów z systemem, do którego są włączane, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i rejestry;  | **T** | Art. 25e ust. 3 pkt 2 | 2) dokumenty potwierdzające zgodność tych podsystemów z systemem, do którego są włączane, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i rejestry |  |
| c) bezpiecznej integracji tych podsystemów, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i rejestry, a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) określone w art. 6 dyrektywy (UE) 2016/798;  | **T** | Art. 25e ust. 3 pkt 3 | 3) dokumenty potwierdzające bezpieczną integracją tych podsystemów, stwierdzonej w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i rejestry, , a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM). |  |
| d) w przypadku podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”, obejmujących urządzenia europejskiego systemu sterowania pociągiem (ETCS) lub globalnego kolejowego systemu łączności ruchomej (GSM-R) – pozytywną decyzję Agencji wydaną zgodnie z art. 19 niniejszej dyrektywy – a w przypadku zmiany projektu specyfikacji przetargu lub opisu przewidywanych rozwiązań technicznych, która miała miejsce po wydaniu pozytywnej decyzji – zgodność z wynikiem procedury, o której mowa w art. 30 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796. |  | Po art. 19Art., 25e ust 3a do uchylenia |  |  |
|  | 5.W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku wnioskodawcy krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając rozsądny termin do ich przedłożenia. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa weryfikuje kompletność, trafność i spójność dokumentacji oraz, w przypadku przytorowych urządzeń ERTMS – zgodność z pozytywną decyzją Agencji wydaną zgodnie z art. 19 niniejszej dyrektywy i, w stosownych przypadkach, zgodność z wynikiem procedury, o której mowa w art. 30 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796. Po takiej weryfikacji krajowy organ ds. bezpieczeństwa wydaje zezwolenie na dopuszczenie stałych urządzeń do eksploatacji lub informuje wnioskodawcę o decyzji odmownej w ustalonym z góry rozsądnym terminie, a w każdym przypadku w terminie czterech miesięcy od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji. | **T** | Art. 25e ust. 4 otrzymuje brzmienie: | 4. Prezes UTK przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c, sprawdza dokumentację pod względem jej kompletności oraz spójności. W przypadku przytorowych urządzeń ERTMS – Prezes UTK sprawdza także zgodność z warunkami określonymi w decyzji Agencji o której mowa w art. 25ea ust. 7 albo z wynikiem procedury, o której mowa w art. 30 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004. 4a. Prezes UTK w terminie miesiąca od dnia otrzymania wniosku informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna albo wzywa do usunięcia braków.4b. Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a-c, nie później niż w terminie 4 miesięcy od dnia otrzymania kompletnego wniosku. |  |
|  | 6.W przypadku odnowy lub modernizacji istniejących podsystemów wnioskodawca przesyła dokumentację opisującą dane przedsięwzięcie do krajowego organu ds. bezpieczeństwa.  | **N** | Art. 25k ust. 2 i 3 |  |  |
| W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku wnioskodawcy krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając rozsądny termin do ich przedłożenia.  | **T** | W art. 25k po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu | 2a. Prezes UTK w terminie miesiąca od dnia przekazania dokumentacji, o której mowa w ust. 2, informuje zarządcę albo przewoźnika kolejowego o jej kompletności lub wzywa do jej uzupełnienia |  |
| Krajowy organ ds. bezpieczeństwa, w ścisłej współpracy z Agencją w przypadku projektów dotyczących przytorowego ERTMS, analizuje tę dokumentację i decyduje, czy konieczne jest nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, na podstawie następujących kryteriów:a) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu;  | **T** | Art. 25k ust. 4 utkArt. 25k ust. 5  | W art. 25k w ust. 4 dodaje się zdanie: „W przypadku przytorowych urządzeń ERTMS – Prezes UTK uzgadnia decyzję z Agencją”Art. 25k ust. 5 otrzymuje brzmienie5. Prezes UTK nakazuje uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji jeżeli:1) przewidziane prace mogą negatywnie wpłynąć na poziom bezpieczeństwa podsystemu. |  |
| b) wymagają tego odpowiednie TSI;  | **T** |  | 2) wymagają tego odpowiednie TSI |  |
| c) wymagają tego krajowe plany wdrażania określone przez państwa członkowskie; lub  | **T** |  | 3) wytyczne takie zostały określone w krajowych planach wdrażania wydanych na podstawie odpowiednich TSI |  |
| d) zmienione są wartości parametrów, na podstawie których udzielono zezwolenia. | **T** |  | 4) przewidywane prace spowodują zmianę parametrów na które zostało wydane zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji |  |
| Krajowy organ ds. bezpieczeństwa podejmuje decyzję w ustalonym z góry rozsądnym terminie, a w każdym przypadku w terminie czterech miesięcy od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji. | **T** | W art. 25k w ust. 4 dodaje się zdanie | W przypadku przytorowych urządzeń ERTMS – Prezes UTK uzgadnia decyzję z Agencją |  |
| w ścisłej współpracy z Agencją w przypadku projektów dotyczących przytorowego ERTMS | **T** | W art. 25k w ust. 4 dodaje się zdanie | W przypadku przytorowych urządzeń ERTMS – Prezes UTK uzgadnia decyzję z Agencją  | Wtrącenie ze zdania pierwszego na żółto |
|  | 7.Decyzja odmowna w sprawie wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji stałych urządzeń jest należycie uzasadniana przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa.  | **N** | Art. 107 § 1 pkt 6 kpa  |  |  |
| Wnioskodawca może w terminie jednego miesiąca od otrzymania decyzji odmownej złożyć wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa. Temu wnioskowi towarzyszy uzasadnienie. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa ma dwa miesiące od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie na potwierdzenie lub zmianę decyzji.  | **T** | W art. 25e dodaje się ust. 4c i 4d | 4c. Zarządca albo przewoźnik kolejowy mogą wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie miesiąca od dnia otrzymania decyzji, o której mowa w ust. 2.4d. Prezes UTK rozpatruje wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie dwóch miesięcy od dnia jego otrzymania. |  |
|  | **W przypadku potwierdzenia odmownej decyzji krajowego organu ds. bezpieczeństwa wnioskodawca może wnieść odwołanie do jednostki odwoławczej wyznaczonej przez odpowiednie państwo członkowskie na mocy art. 18 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798.** | **N** | art. 16 par. 2 kpa |  |  |
| **Art. 19** | **Zharmonizowane wdrażanie ERTMS w Unii**1.W przypadku podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe”, obejmujących urządzenia ETCS lub GSM-R, Agencja zapewnia zharmonizowane wdrażanie ERTMS w Unii. | **N** | Przepis dla Agencji |  |  |
|  | 2.Aby zapewnić zharmonizowane wdrażanie ERTMS i interoperacyjność na szczeblu Unii, przed każdym zaproszeniem do składania ofert związanych z urządzeniami przytorowymi ERTMS Agencja sprawdza, czy przewidziane rozwiązania techniczne są w pełni zgodne z odpowiednimi TSI i czy w związku z tym są w pełni interoperacyjne. | **N** | Przepis dla Agencji |  |  |
|  | 3.Wnioskodawca składa wniosek o zatwierdzenie przez Agencję. Wnioskowi dotyczącemu pojedynczych projektów w zakresie ERTMS lub kombinacji projektów, linii, grupy linii lub sieci towarzyszy dokumentacja obejmująca: a) projekt specyfikacji przetargowych lub opis przewidywanych rozwiązań technicznych;  | **T** | Po art. 25e dodaje się art. 25ea w brzmieniu | 1. Zarządca lub przewoźnik kolejowy obowiązany jest do złożenia do Agencji wniosku o zatwierdzenie proponowanych rozwiązań technicznych związanych z planowaną zabudową urządzeń przytorowych systemu ERTMS w ramach projektu obejmującego linie kolejową lub jej fragment, kilku linii kolejowych lub sieci kolejowej
2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, składany jest przed zaproszeniem do składania ofert w zamówieniu publicznym, w celu potwierdzenia przez Agencję zgodności przewidzianych w nim rozwiązań z odpowiednimi TSI.
3. Do wniosku, o którym mowa w ust 1, dołącza się:
4. projekt specyfikacji istotnych warunków zamówienia lub opis przewidywanych rozwiązań technicznych
 |  |
| b) dokumenty potwierdzające warunki konieczne do technicznej i eksploatacyjnej zgodności podsystemu z pojazdami, które mają być eksploatowane na danej sieci;  | **T** |  | 1. dokumenty potwierdzające zgodność techniczną i eksploatacyjną przewidywanych w projekcie rozwiązań z pojazdami kolejowymi przewidzianymi do poruszania się po objętych tym projektem linii kolejowej, lub jej fragmencie, kilku liniach kolejowych lub sieci kolejowej
 |  |
| c) dokumenty potwierdzające zgodność przewidywanych rozwiązań technicznych z odpowiednimi TSI;  | **T** |  | 1. dokumenty potwierdzające zgodność przewidywanych rozwiązań technicznych z odpowiednimi TSI
 |  |
| d) wszelkie inne stosowne dokumenty, takie jak opinie krajowego organu ds. bezpieczeństwa, deklaracje weryfikacji lub certyfikaty zgodności.  | **T** |  | 1. Inne dokumenty**,** w tym opinię Prezesa UTK, deklaracje weryfikacji WE lub certyfikaty zgodności WE
 |  |
| Wniosek ten, jak również informacje na temat wszystkich wniosków, etapów tych procedur i ich wyniku oraz, w stosownych przypadkach, wniosków i decyzji Rady Odwoławczej składa się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wydać opinię na temat wniosku o zatwierdzenie albo wnioskodawcy przed złożeniem wniosku, albo Agencji po jego złożeniu.  | **T** |  | 4.  Wniosek, o którym mowa w ust. 1, wraz z wymaganą dokumentacją składa się do Agencji za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, poprzez który prowadzona jest całość procesu zatwierdzenia przez Agencję proponowanych rozwiązań technicznych..5. Prezes UTK może wydać opinię, o której mowa w ust. 3 pkt 4:1. zarządcy lub przewoźnikowi kolejowemu przed złożeniem wniosku do Agencji

2) na wniosek Agencji w przypadku złożenia do niej wniosku przez zarządcę lub przewoźnika kolejowego. |  |
|  | 4.W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku wnioskodawcy Agencja informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając rozsądny termin do ich przedłożenia. Agencja wydaje pozytywną decyzję lub informuje wnioskodawcę o ewentualnych brakach w ustalonym z góry rozsądnym terminie, a w każdym przypadku w terminie dwóch miesięcy od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji.  | **T** |  | 6. Agencja w terminie miesiąca od dnia otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 1, potwierdza kompletność złożonej dokumentacji albo wzywa do uzupełnienia złożonej dokumentacji w terminie wskazanym przez Agencję.7. Agencja wydaje decyzję o zatwierdzeniu proponowanych rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1, albo o odmowie ich zatwierdzenia w terminie dwóch miesięcy od dnia otrzymania dokumentów niezbędnych do wydania rozstrzygnięcia w sprawie. |  |
| Agencja opiera swoją opinię na dokumentacji wnioskodawcy i na ewentualnych opiniach krajowych organów ds. bezpieczeństwa.  | **N** | Przepis dla Agencji |  |  |
| W przypadku gdy wnioskodawca zgadza się z brakami stwierdzonymi przez Agencję, wnioskodawca koryguje projekt i składa nowy wniosek o zatwierdzenie do Agencji. W przypadku gdy wnioskodawca nie zgadza się z brakami stwierdzonymi przez Agencję, zastosowanie ma procedura, o której mowa w ust. 5. W przypadku, o którym mowa w art. 7 ust. 1 lit. a), wnioskodawca nie zwraca się o nową ocenę.  | **T** |  | 8. W przypadku akceptacji przez zarządcę lub przewoźnika kolejowego decyzji odmownej, o której mowa w ust. 7, po skorygowaniu projektu, składają oni nowy wniosek do Agencji.9. W przypadku gdy zarządca lub przewoźnik kolejowy nie zgadza się z odmowną decyzją Agencji, mogą złożyć do Agencji wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy. 10. Wniosek, o którym mowa w ust. 9, podlega rozpatrzeniu przez Agencję w terminie dwóch miesięcy od dnia jego otrzymania.  |  |
|  | 5.Jeżeli decyzja Agencji nie jest pozytywna, jest ona należycie uzasadniana przez Agencję.  | **N** | Przepis dla Agencji |  |  |
| W terminie jednego miesiąca od otrzymania takiej decyzji wnioskodawca może złożyć do Agencji zawierający uzasadnienie wniosek o ponowne rozpatrzenie wydanej przez nią decyzji. Agencja podtrzymuje lub zmienia swoją decyzję w terminie dwóch miesięcy od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie.  | **T** |  | 11. Jeżeli w wyniku ponownego rozpatrzenia sprawy Agencja podtrzyma dotychczasową decyzję, zarządca lub przewoźnik kolejowy mogą wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.12. W przypadku gdy po wydanej przez Agencję decyzji o zatwierdzeniu proponowanych rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1, uległa zmianie specyfikacja istotnych warunków zamówienia, zarządca lub przewoźnik kolejowy niezwłocznie informują o tym Agencję i Prezesa UTK za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi. |  |
| W przypadku podtrzymania początkowej decyzji przez Agencję wnioskodawca może wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej ustanowionej na mocy art. 55 rozporządzenia (UE) 2016/796.  | **T** |  | 13. W przypadku, o którym mowa w art. 25f ust. 1 pkt 1, zarządca lub przewoźnik kolejowy nie składają wniosku, o którym mowa w ust. 1.”; |  |
|  | 6.W przypadku zmiany projektu specyfikacji przetargowych lub opisu przewidywanych rozwiązań technicznych, która miała miejsce po wydaniu pozytywnej decyzji, wnioskodawca, bez zbędnej zwłoki, informuje Agencję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796. W takim przypadku stosuje się art. 30 ust. 2 tego rozporządzenia. | **N** |  |  |  |
| **Art. 20** | **Wprowadzanie podsystemów ruchomych do obrotu**1.Podsystemy ruchome są wprowadzane do obrotu przez wnioskodawcę tylko wówczas, jeśli zostały zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, że spełniają zasadnicze wymagania.  | **T** | projektowany Art. 25e ust. 1a | 1a. Podsystem strukturalny o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit a, b lub c może być dopuszczone do eksploatacji, jeżeli: |  |
|  | 2.W szczególności wnioskodawca zapewnia przekazanie stosownej deklaracji weryfikacji.  | **T** | Zmieniane pkt 2 i 3 w ust. 3 w art. 25e  | 2) dokumenty potwierdzające zgodność tych podsystemów z systemem, do którego są włączane, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i rejestry;3) dokumenty potwierdzające bezpieczną integracją tych podsystemów, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i rejestry, a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM).”, |  |
| **Art. 21** | **Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu**1.Wnioskodawca wprowadza pojazd do obrotu wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydanego przez Agencję zgodnie z ust. 5–7 lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 8.  | **T** | Art. 23b otrzymuje brzmienie | Art. 23b. 1. Przed wprowadzeniem do eksploatacji pojazd kolejowy powinien uzyskać zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu wydane przez:1) Agencję - w przypadku, gdy obszar użytkowania pojazdu kolejowego obejmuje jedno lub kilka państw członkowskich Unii Europejskiej;2) Agencję albo Prezesa UTK - w przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu kolejowego obejmuje wyłącznie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.2. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer.3. We wniosku, o którym mowa w ust. 2, określa się obszar użytkowania pojazdu kolejowego. |  |
|  | 2.We wniosku o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wnioskodawca wskazuje obszar użytkowania danego pojazdu.  | **T** | Art. 23b ust. 4 | 4. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, składa się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi poprzez który prowadzona jest sprawa. |  |
|  | Wniosek zawiera dowody na to, że sprawdzono zgodność techniczną między pojazdem a siecią w obszarze użytkowania. | **T** | Nowe brzmienie pkt 2 w art. 23e  |  2) certyfikat weryfikacji podsystemu potwierdzający zgodność techniczną między pojazdem kolejowym a siecią kolejową we wnioskowanym obszarze użytkowania, wraz z towarzyszącą temu certyfikatowi dokumentacją techniczną, która została zebrana przez jednostkę wyznaczoną,. |  |
|  | 3.Wnioskowi o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu towarzyszy dokumentacja dotycząca pojazdu lub typu pojazdu, zawierająca dokumenty potwierdzające: a) wprowadzenie do obrotu podsystemów ruchomych, z których składa się pojazd zgodnie z art. 20, na podstawie deklaracji weryfikacji WE; b) techniczną zgodność podsystemów, o których mowa w lit. a), w obrębie pojazdu, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI oraz, w odpowiednich przypadkach, przepisy krajowe; c) bezpieczną integrację podsystemów, o których mowa w lit. a), w obrębie pojazdu, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI oraz, w odpowiednich przypadkach, przepisy krajowe, a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa, o których mowa w art. 6 dyrektywy (UE) 2016/798; d) techniczną zgodność pojazdu z siecią w obszarze użytkowania, o którym mowa w ust. 2, ustaloną na podstawie odpowiednich TSI oraz, w odpowiednich przypadkach, przepisów krajowych, rejestrów infrastruktury, a także wspólnej metody oceny ryzyka określonej w art. 6 dyrektywy (UE) 2016/798.  | **T** | Art. 23e otrzymuje brzmienie:Dotychczasowy 23g do uchylenia! | Art. 23e. Do wniosku, o którym mowa w ar. 23b ust. 2, dołącza się:1) dokumenty potwierdzające:a) dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. d i e, z których składa się pojazd kolejowy, na podstawie deklaracji weryfikacji WE i towarzyszącej jej dokumentacji technicznej;b) techniczną zgodność podsystemów, strukturalnych, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. d i e, z których składa się pojazd, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI oraz, w odpowiednich przypadkach, przepisy krajowe;c) bezpieczną integrację podsystemów, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. d i e, z których składa się pojazd, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI oraz, w odpowiednich przypadkach, przepisy krajowe, a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM);2) certyfikat weryfikacji podsystemu potwierdzający zgodność techniczną między pojazdem kolejowym a siecią kolejową w obszarze użytkowania, ustaloną na podstawie odpowiednich TSI oraz, w odpowiednich przypadkach, przepisów krajowych, rejestrów infrastruktury, a także wspólnej metody oceny i wyceny ryzyka w ramach wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) potwierdzający zgodność techniczną między pojazdemu kolejowym za siecią kolejową we wnioskowanym obszarze użytkowania, wraz z towarzyszącą temu certyfikatowi dokumentacją techniczną, która została zebrana przez jednostkę wyznaczoną,. |  |
| Wniosek ten jak również informacje na temat wszystkich wniosków, etapów tych procedur i ich wyniku oraz, w stosownych przypadkach, wniosków i decyzji Rady Odwoławczej składa się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796.  |  | Art. 23b ust. 5 | 5. Agencja albo, w przypadku o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK wydaje zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu albo odmawia jego wydania w terminie 4 miesięcy od dnia otrzymania kompletnego wniosku. |  |
| W przypadku gdy konieczne są testy, aby uzyskać dowody zgodności technicznej, o której mowa w akapicie pierwszym lit. b) i d), krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wydać wnioskodawcy tymczasowe zezwolenia na użytkowanie pojazdu do celów praktycznej weryfikacji w sieci. Zarządca infrastruktury, w porozumieniu z wnioskodawcą, dokłada wszelkich starań, by zapewnić przeprowadzenie wszelkich badań w terminie trzech miesięcy od otrzymania wniosku wnioskodawcy. W odpowiednich przypadkach krajowy organ ds. bezpieczeństwa przyjmuje środki w celu przeprowadzenia testów.  | **T** | Wdrożone nowoprojektowanym art. 23b ust 9-11 |  |  |
|  | 4.Agencja lub, w przypadku ust. 8, krajowy organ ds. bezpieczeństwa wydaje zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub informuje wnioskodawcę o swojej decyzji odmownej w ustalonym z góry rozsądnym terminie, a w każdym przypadku w terminie czterech miesięcy od otrzymania odpowiednich informacji od wnioskodawcy.  | **T** | Art. 23b ust. 6 | 6. W ramach postępowania prowadzonego przez Agencję w sprawie wniosku o wprowadzenie pojazdu do obrotu Prezes UTK ocenia kompletność i spójność przesłanej przez Agencję:1) dokumentacji, o której mowa w art. 23e pkt 4;2) dokumentacji, o której mowa w art. 23e pkt 1-3, w odniesieniu do odpowiednich przepisów krajowych. |  |
|  | Agencja lub, w przypadkach przewidzianych w ust. 8, krajowy organ ds. bezpieczeństwa stosuje szczegółowe uzgodnienia dotyczące procedury udzielania zezwoleń, które mają zostać określone w akcie wykonawczym, o którym mowa w ust. 9. Te zezwolenia umożliwiają wprowadzenie pojazdów do obrotu w Unii. | **N** | Rozporządzenie KE, które będzie wydane państwa członkowskie stosują wprost. |  |  |
|  | 5.Agencja wydaje zezwolenia na wprowadzenie do obrotu w odniesieniu do pojazdów, których obszar użytkowania obejmuje jedno państwo członkowskie lub większą ich liczbę. Aby wydawać takie zezwolenia,  | **T** | Art. 23b ust. 7 | 7. Agencja lub Prezes UTK mogą zażądać przeprowadzenia testów na sieci kolejowej w przypadku zaistnienia wątpliwości w ramach dokonywania oceny, o której mowa w ust. 6. |  |
| Agencja: a) ocenia elementy dokumentacji określone w akapicie pierwszym lit. b), c) i d), aby zweryfikować kompletność, trafność i spójność dokumentacji w odniesieniu do odpowiednich TSI;  | **N** | Przepis dla agencji |  |  |
| b) przesyła dokumentację wnioskodawcy do krajowych organów ds. bezpieczeństwa w przewidywanym obszarze użytkowania, aby oceniły dokumentację i zweryfikowały kompletność, trafność i spójność dokumentacji w odniesieniu do akapitu pierwszego lit. d) oraz elementów przewidzianych w akapicie pierwszym lit. a), b) i c) w odniesieniu do odpowiednich przepisów krajowych.  | **T** | Art. 23b ust. 8 | 8. W celu przeprowadzenia testów, o których mowa w ust. 7, Prezes UTK może wydać wnioskodawcy, o którym mowa w ust. 2, tymczasowe zezwolenie na użytkowanie pojazdu kolejowego. |  |
| W ramach ocen, o których mowa w lit. a) i b), oraz w przypadku uzasadnionych wątpliwości Agencja lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą zażądać przeprowadzenia testów na sieci.  | **T** | Art. 23b ust. 7 | 7. Agencja lub Prezes UTK mogą zażądać przeprowadzenia testów na sieci kolejowej w przypadku zaistnienia wątpliwości w ramach dokonywania oceny, o której mowa w ust. 6. |  |
| Aby ułatwić przeprowadzanie tych testów krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą wydać wnioskodawcy tymczasowe zezwolenia na użytkowanie pojazdów do celów testów na sieci. Zarządca infrastruktury podejmuje wszelkie działania, aby zapewnić, by testy takie odbywały się w przeciągu trzech miesięcy od momentu, w którym zażąda ich Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa.  | **T** |  | 10. Agencja w terminie miesiąca od dnia otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 2:1) potwierdza kompletność złożonej dokumentacji albo2) wzywa do uzupełnienia złożonej dokumentacji w terminie wskazanym przez Agencję.11. W przypadku niestosowania jednej lub większej liczby TSI lub ich części, o którym mowa w art. 25f ust. 1 pkt 1, przepisy ust. 1-10 stosuje się po uzyskaniu stosownego odstępstwa. |  |
|  | 6.W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku wnioskodawcy Agencja informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając rozsądny termin do ich przedłożenia.  | **T** | Zmieniany ust. 10 w art. 23b | 10. Agencja w terminie miesiąca od dnia otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 2:1) potwierdza kompletność złożonej dokumentacji albo2) wzywa do uzupełnienia złożonej dokumentacji w terminie wskazanym przez Agencję. |  |
| W odniesieniu do kompletności, trafności i spójności dokumentacji Agencja może również ocenić elementy określone w ust. 3 lit. d).  | **N** | Przepis dla Agencji |  |  |
| Agencja w pełni uwzględnia oceny, o których mowa w ust. 5, zanim podejmie decyzję w sprawie wydania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu. | **N** | Przepis dla Agnecji |  |  |
|  Agencja wydaje zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub informuje wnioskodawcę o decyzji odmownej w ustalonym z góry, rozsądnym terminie, a w każdym przypadku w terminie czterech miesięcy od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji.  |  | ust. 11 w art. 23b | 11. W przypadku niestosowania jednej lub większej liczby TSI lub ich części, o którym mowa w art. 25f ust. 1 pkt 1, przepisy ust. 1-10 stosuje się po uzyskaniu stosownego odstępstwa. |  |
| W przypadku niestosowania jednej lub większej liczby TSI lub ich części, o którym mowa w art. 7, Agencja wydaje zezwolenie dla pojazdu dopiero po zastosowaniu procedury określonej w tym artykule. Agencja przyjmuje pełną odpowiedzialność za zezwolenia, które wydaje.  | **T** |  | 12. Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu określa:1) obszar lub obszary użytkowania;2) wartości parametrów określonych w TSI – oraz, w odpowiednich przypadkach, w przepisach krajowych – dla kontroli zgodności technicznej między pojazdem kolejowym a siecią kolejową we wnioskowanym obszarze użytkowania;3) zgodność pojazdu z odpowiednimi TSI oraz przepisami krajowymi w odniesieniu do parametrów, o których mowa w pkt 2; 4) warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia. |  |
|  | 7.W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z negatywną oceną przeprowadzoną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 5 lit. b), informuje o tym dany(-e) organ(-y), podając powody odmiennego zdania. Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą, aby uzgodnić ocenę, którą obie strony mogą zaakceptować. | **T** | Uchyla się art. 23c i dodaje się nowy art. 23ca w brzmieniu: | Uchyla się art. 23cArt. 23ca. 1. W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z oceną Prezesa UTK, o której mowa w art. 23b ust. 6, Prezes UTK i Agencja współpracują w celu wypracowania wspólnego stanowiska.2. W przypadku braku wypracowania przez Agencję i Prezesa UTK wspólnego stanowiska o którym mowa w ust. 1, w terminie miesiąca od dnia przekazania przez Agencję informacji o braku akceptacji oceny Prezesa UTK, Agencja samodzielnie podejmuje decyzję w sprawie wniosku o wprowadzenia pojazdu kolejowego do obrotu.3. W przypadku gdy ocena Prezesa UTK była negatywna i osiągnięcie wspólnego stanowiska nie jest możliwe, Prezes UTK może złożyć wniosek o arbitraż do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004. |  |
|  | W razie konieczności, zgodnie z decyzją podjętą przez Agencję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa, w proces ten może być również zaangażowany wnioskodawca. | **T** | ust. 4 w nowym art. 23ca  | 4. Agencja i Prezes UTK mogą włączyć do procedury o której mowa w ust. 1 podmiot, o którym mowa w art. 23b ust. 2. |  |
|  | Jeżeli w przeciągu miesiąca od dnia, w którym Agencja poinformowała krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa o swoim odmiennym zdaniu, nie jest możliwe wypracowanie oceny, którą obie strony mogą zaakceptować, Agencja podejmuje swoją ostateczną decyzję, chyba że krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa przekazał(-y) sprawę do arbitrażu Radzie Odwoławczej powołanej art. 55 rozporządzenia (UE) 2016/796.  | **T** | Wdrożone w w ust 1-3 dodawanego art. 23ca  |   |  |
| Rada Odwoławcza rozstrzyga, czy podtrzymuje projekt decyzji Agencji, w terminie jednego miesiąca od złożenia wniosku krajowego organu ds. bezpieczeństwa lub krajowych organów ds. bezpieczeństwa. W przypadku gdy Rada Odwoławcza zgadza się z Agencją, Agencja niezwłocznie podejmuje decyzję. W przypadku gdy Rada Odwoławcza zgadza się z negatywną oceną krajowego organu ds. bezpieczeństwa, Agencja wydaje zezwolenie dla obszaru użytkowania z wykluczeniem tych części sieci, które uzyskały negatywną ocenę. | **N** | Przepis dla Rady Odwoławczej i Agencji |  |  |
| W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z pozytywną oceną przeprowadzoną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z ust. 5 lit. b), informuje o tym dany(-e) organ(-y), podając powody swojego odmiennego zdania. Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują ze sobą, aby uzgodnić ocenę, którą obie strony mogą zaakceptować. W razie konieczności, zgodnie z decyzją podjętą przez Agencję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa, w proces ten może być również zaangażowany wnioskodawca. Jeżeli w przeciągu miesiąca od dnia, w którym Agencja poinformowała krajowy organ ds. bezpieczeństwa i krajowe organy ds. bezpieczeństwa o swoim odmiennym zdaniu, nie jest możliwa ocena, którą obie strony mogą zaakceptować, Agencja podejmuje swoją ostateczną decyzję.  | **T** | Wdrożone w dodawanym art. 23ca w ust 1, 2 i 4 |  |  |
|  | 8.W przypadku gdy obszar użytkowania jest ograniczony do sieci w jednym tylko państwie członkowskim, krajowy organ ds. bezpieczeństwa tego państwa członkowskiego może, na własną odpowiedzialność i na prośbę wnioskodawcy, wydać zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Aby wydawać takie zezwolenia, krajowy organ ds. bezpieczeństwa ocenia dokumentację w odniesieniu do elementów określonych w ust. 3 i zgodnie z procedurami, które mają zostać określone w akcie wykonawczym przyjętym zgodnie z ust. 9. W terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, lub żąda odpowiednich informacji uzupełniających. Zezwolenie jest również ważne bez rozszerzania obszaru użytkowania dla pojazdów jadących do stacji w sąsiednich państwach członkowskich o podobnej charakterystyce sieci, jeżeli stacje te są położone w pobliżu granicy, po konsultacji z właściwymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Konsultacje takie są prowadzone indywidualnie lub ujęte w porozumieniu transgranicznym między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Jeżeli obszar użytkowania jest ograniczony do terytorium jednego państwa członkowskiego i w przypadku niestosowania jednej lub większej liczby TSI lub ich części, o których mowa a w art. 7, krajowy organ ds. bezpieczeństwa wydaje zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu jedynie po zastosowaniu procedury określonej w tym artykule. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa bierze pełną odpowiedzialność za zezwolenia, które wydaje. | **T** | Art. 23b ust. 15 i 16 | 15. Wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy rozpatruje się w terminie dwóch miesięcy od dnia jego otrzymania.16. Jeżeli w wyniku ponownego rozpatrzenia sprawy Agencja podtrzyma dotychczasową decyzję wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004. |  |
|  | 9.Do dnia 16 czerwca 2018 r. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych ustalenia praktyczne określające: a) sposób, w jaki wymogi dotyczące zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu i zezwolenia dla typu pojazdu określone w niniejszym artykule muszą zostać spełnione przez wnioskodawcę, oraz wymieniające niezbędne dokumenty; b) szczegóły procesu udzielania zezwolenia, takie jak etapy procedury i terminy każdego etapu tego procesu; c) sposób, w jaki wymogi określone w niniejszym artykule muszą zostać spełnione przez Agencję i krajowy organ ds. bezpieczeństwa na różnych etapach procesu stosowania i udzielania zezwolenia, w tym w ocenie dokumentacji wnioskodawców. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3. Uwzględniają one doświadczenia zgromadzone podczas przygotowywania porozumień o współpracy, o których mowa w ust. 14 niniejszego artykułu.  | **N** | Przepis dla KE |  |  |
|  | 10.Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu określa: a) obszar(-y) użytkowania; b) wartości parametrów określonych w TSI – oraz, w odpowiednich przypadkach, w przepisach krajowych – dla kontroli zgodności technicznej między pojazdem a obszarem użytkowania; c) zgodność pojazdu z odpowiednimi TSI oraz przepisami krajowymi odniesieniu do parametrów, o których mowa w lit. b); d) warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia.  | **T** | Art. 23b ust. 12 | 12. Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu określa:1) obszar lub obszary użytkowania;2) wartości parametrów określonych w TSI – oraz, w odpowiednich przypadkach, w przepisach krajowych – dla kontroli zgodności technicznej między pojazdem kolejowym a siecią kolejową we wnioskowanym obszarze użytkowania;3) zgodność pojazdu z odpowiednimi TSI oraz przepisami krajowymi w odniesieniu do parametrów, o których mowa w pkt 2; 4) warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia. |  |
|  | 11.Wszelkie decyzje o odmowie wydania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub wyłączeniu części sieci zgodnie z negatywną oceną, o której mowa w ust. 7, uzasadnia się należycie. Wnioskodawca może, w terminie jednego miesiąca od otrzymania odpowiedzi odmownej, wystąpić do, stosownie do przypadku, Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa, o ponowne rozpatrzenie tej decyzji. Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa ma dwa miesiące od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie na potwierdzenie lub zmianę decyzji.  | **T** | Art. 23b ust. 14 | 14. Wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może, w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji odmownej, wystąpić, do organu, który ją wydał, z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy. |  |
|  | W przypadku potwierdzenia decyzji odmownej przez Agencję wnioskodawca może wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej wyznaczonej na mocy art. 55 rozporządzenia (UE) 2016/796.  | **T** | Art. 23b ust. 16 | 16. Jeżeli w wyniku ponownego rozpatrzenia sprawy Agencja podtrzyma dotychczasową decyzję wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004. |  |
|  | W przypadku potwierdzenia decyzji odmownej krajowego organu ds. bezpieczeństwa wnioskodawca może wnieść odwołanie do jednostki odwoławczej zgodnie z prawem krajowym. Na użytek tej procedury odwoławczej państwa członkowskie mogą wskazywać organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55 dyrektywy 2012/34/UE. W takim przypadku zastosowanie ma art. 18 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798. | **N** | art. 16 § 2 KPA |  |  |
|  | 12.W przypadku odnowy lub modernizacji istniejących pojazdów, które już mają zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu, wymagane jest nowe zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu, jeżeli: a) zmieniono te wartości parametrów, o których mowa w ust. 10 lit. b), które nie mieszczą się w zakresie akceptowalnych parametrów określonych w TSI; b) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego pojazdu; c) wymagają tego odpowiednie TSI.  | **T** | Art. 23i ust. 1 i 2 | Art. 23i otrzymuje brzmienie:Art. 23i. 1. W przypadku odnowy lub modernizacji pojazdu kolejowego jest wymagane uzyskanie nowego zezwolenia wprowadzenie do obrotu jeżeli:1) zmieniono te wartości parametrów, o których mowa w ust. 17 pkt 2 które nie mieszczą się w zakresie akceptowalnych parametrów określonych w TSI; 2) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego pojazdu; 3) wymagają tego odpowiednie TSI.2. Do uzyskania nowego zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, o którym mowa w ust. 1, stosuje się art. 23b.  |  |
|  | 13.W przypadku gdy wnioskodawca pragnie rozszerzyć obszar użytkowania pojazdu, który ma już zezwolenie, uzupełnia on dokumentację o odpowiednie dokumenty, o których mowa w ust. 3, w odniesieniu do dodatkowego obszaru użytkowania. Wnioskodawca składa tę dokumentację w Agencji, która – po przeprowadzeniu procedur określonych w ust. 4–7, wydaje zaktualizowane zezwolenie obejmujące rozszerzony obszar użytkowania. W przypadku gdy wnioskodawca uzyskał zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z ust. 8 i pragnie rozszerzyć obszar użytkowania w obrębie tego państwa członkowskiego, uzupełnia dokumentację o odpowiednie dokumenty, o których mowa w ust. 3, w odniesieniu do dodatkowego obszaru użytkowania. Wnioskodawca składa tę dokumentację w krajowym organie ds. bezpieczeństwa, który po przeprowadzeniu procedur określonych w ust. 8 wydaje zaktualizowane zezwolenie obejmujące rozszerzony obszar użytkowania. | **T** | Art. 23i ust. 3 | 3. W przypadku gdy wnioskodawca, o którym mowa w art. 23b ust. 2, zamierza rozszerzyć obszar użytkowania pojazdu kolejowego posiadającego zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, występuje do organu, który wydał pierwotne zezwolenie, z wnioskiem o wydanie nowego zezwolenia z rozszerzonym obszarem użytkowania, załączając zaktualizowaną dokumentację, o której mowa w art. 23e. Przepisy art. 23b i 23ca stosuje się odpowiednio. |  |
|  | 14.Na użytek ust. 5 i 6 niniejszego artykułu Agencja zawiera porozumienia o współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 76 rozporządzenia (UE) 2016/796. Porozumienia te mogą być umowami szczegółowymi lub umowami ramowymi i mogą być zawierane przez jeden krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub większą ich liczbę. Porozumienia te zawierają uszczegółowiony opis zadań i warunków tworzenia wymiernych wyników, terminy ich osiągania oraz strukturę rozdziału opłat należnych od wnioskodawcy. Mogą one także zawierać szczegółowe ustalenia dotyczące współpracy w przypadku sieci wymagających szczególnej fachowości ze względów geograficznych lub historycznych, z uwzględnieniem redukcji kosztów i obciążeń administracyjnych ponoszonych przez wnioskodawcę. W przypadku gdy sieci takie są odizolowane od reszty systemu kolei Unii, takie szczegółowe ustalenia dotyczące współpracy mogą obejmować możliwość zlecania zadań odpowiednim krajowym organom ds. bezpieczeństwa, jeżeli jest to konieczne w celu zapewnienia skutecznego i proporcjonalnego przydziału zasobów w zakresie zezwoleń. Ustalenia te są wypracowywane, zanim Agencja podejmie zadania związane z udzielaniem zezwoleń zgodnie z art. 54 ust. 4 niniejszej dyrektywy.  | **N** | Przepis dla Agencji |  |  |
|  | 15.W przypadku państw członkowskich, w których prześwit toru sieci jest różny od prześwitu toru głównej sieci kolejowej na terenie Unii i takie sieci mają takie same techniczne i operacyjne wymogi, co sąsiadujące państwa trzecie, oprócz porozumień dotyczących współpracy, o których mowa w ust. 14, wszystkie zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa z tych państw członkowskich zawierają z Agencją wielostronną umowę z myślą o określeniu warunków, na jakich zezwolenie dla pojazdu wydane w jednym z tych państw członkowskich jest ważne również w pozostałych zainteresowanych państwach członkowskich. | **N** | Przepis adresowany do państw członkowskich UE posiadających główną sieć kolejową inną niż 1435 mm i sąsiadują z państwami trzecimi mającymi sieć kolejową o takim samym rozstawie jak te państwa członkowskie (np. Litwa, Łotwa i Estonia) |  |  |
|  |  16.Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do wagonów towarowych lub wagonów pasażerskich wspólnie użytkowanych z państwami trzecimi, w których prześwit toru jest inny od prześwitu głównej sieci kolejowej w Unii, posiadających zezwolenie wydane zgodnie z inną procedurą udzielania zezwoleń dla pojazdu. Przepisy regulujące procedurę dla takich pojazdów są publikowane i zgłaszane Komisji. Dane przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia zgodność tych pojazdów z zasadniczymi wymaganiami niniejszej dyrektywy w kontekście swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem. W oparciu o sprawozdanie Agencji Komisja może wydać opinię na temat tego, czy takie przepisy są zgodne z celami niniejszej dyrektywy. Jeżeli takie przepisy nie są zgodne, zainteresowane państwa członkowskie i Komisja mogą współpracować w celu określenia odpowiednich działań, które należy podjąć, z udziałem odpowiednich międzynarodowych organów, w razie potrzeby.  | **N** | Art. 23 ust. 5 |  |  |
|  | 17.Państwo członkowskie może zdecydować o niestosowaniu niniejszego artykułu do lokomotyw lub pociągów z napędem własnym pochodzących z państw trzecich i przeznaczonych do jazdy do położonej blisko granicy stacji na jego terytorium wyznaczonej do operacji transgranicznych. Dane przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia zgodność takich pojazdów z zasadniczymi wymaganiami niniejszej dyrektywy w kontekście swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem i, w stosownych przypadkach, zgodnie z art. 10 ust. 9 (UE) 2016/798. | **N** | Art. 23 ust. 5 |  |  |
| **Art. 22** | **Rejestracja pojazdów, które uzyskały zezwolenie na wprowadzenie do obrotu**1.Przed pierwszym użytkowaniem pojazdu oraz po udzieleniu zezwolenia na wprowadzenie go do obrotu zgodnie z art. 21, pojazd jest na wniosek dysponenta rejestrowany w rejestrze pojazdów, o którym mowa w art. 47.  | **T** | art. 23a ust. 1 pkt 1a lit. a i b, pkt 3 lit. a i ust. 2 pkt 1 | w art. 23a:w ust. 1:- w pkt 1a lit. a i b otrzymują brzmienie:„a) rezerwuje europejski numer pojazdu (EVN) dla nowego lub modernizowanego pojazdu kolejowego przed wydaniem dla niego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu, b) nadaje europejski numer pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego który uzyskał zezwolenie na wprowadzenie do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, oraz rejestruje go w europejskim rejestrze pojazdów (EVR));”- w pkt 3 lit. a otrzymuje brzmienie:„a) utraty ważności zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu,”,1. w ust 2:

- wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:„2. Pojazd kolejowy wpisuje się do europejskiego rejestru pojazdów (EVR) po spełnieniu następujących warunków:” – pkt 1 otrzymuje brzmienie:„1) posiadania ważnego zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;” |  |
|  | 2.W przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu jest ograniczony do terytorium jednego państwa członkowskiego, pojazd jest rejestrowany w tym państwie członkowskim.  | **T** | Uchyla się art. 25ga i dodaje nowy art. 25gb ust. 1  | Art. 25gb. 1. W odniesieniu do pojazdu kolejowego, który uzyskał zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, dysponent składa do Prezesa UTK wniosek o rejestrację tego pojazdu w europejskim rejestrze pojazdów (EVR), jeżeli obszar użytkowania tego pojazdu obejmuje terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. |  |
|  | 3.W przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu obejmuje terytorium więcej niż jednego państwa członkowskiego, pojazd jest rejestrowany w jednym z tych państw członkowskich. | **T** | Nowy art. 25gb ust. 2 | 2. W przypadku gdy obszar użytkowania wprowadzonego do obrotu pojazdu kolejowego obejmuje terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz terytorium co najmniej jednego innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, dysponent składa wniosek o rejestrację pojazdu w europejskim rejestrze pojazdów (EVR) do Prezesa UTK albo do jednostki rejestrującej innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, którego terytorium obejmuje obszar użytkowania pojazdu. |  |
| **Art. 23** | 1.Zanim przedsiębiorstwo kolejowe rozpocznie użytkowanie pojazdu w obszarze użytkowania wyszczególnionym w zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu, kontroluje:a) czy pojazd uzyskał zezwolenie na wprowadzenie do obrotu zgodnie z art. 21 i czy jest właściwie zarejestrowany; b) czy pojazd jest kompatybilny z trasą na podstawie rejestru infrastruktury, odpowiednich TSI lub wszelkich stosownych informacji, których ma dostarczyć zarządca infrastruktury bezpłatnie i w rozsądnym terminie, jeżeli taki rejestr nie istnieje lub jest niekompletny; oraz c) czy pojazd jest odpowiednio zintegrowany w zestawieniu pociągu, którym ma być eksploatowany, z uwzględnieniem systemu zarządzania bezpieczeństwem określonego w art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz TSI dotyczącej ruchu kolejowego. | **T** | Art. 23k ust. 1 | Po art. 23j dodaje się art. 23k w brzmieniu:Art. 23k. 1. Przewoźnik kolejowy przed rozpoczęciem eksploatacji pojazdu kolejowego sprawdza czy pojazd:1) uzyskał zezwolenie na wprowadzenie do obrotu i czy jest właściwie zarejestrowany; 2) jest kompatybilny z siecią kolejową, na której będzie eksploatowany na podstawie rejestru infrastruktury, odpowiednich TSI lub innych informacji przekazanych bezpłatnie przez zarządcę, 3) jest odpowiednio zintegrowany w zestawieniu pociągu, którym ma być eksploatowany, z uwzględnieniem systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz TSI Ruch kolejowy. |  |
|  | 2.Na użytek ust. 1 przedsiębiorstwo kolejowe może przeprowadzić badania we współpracy z zarządcą infrastruktury. Zarządca infrastruktury, w porozumieniu z wnioskodawcą, dokłada wszelkich starań, by zapewnić przeprowadzenie wszelkich badań w terminie trzech miesięcy od otrzymania wniosku wnioskodawcy. | **T** | Art. 23k ust. 2 i 3 | 2. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy po sprawdzeniu, o którym mowa w ust. 1, ma uzasadnione wątpliwości co do bezpiecznej eksploatacji pojazdu kolejowego, składa wniosek do zarządcy o przeprowadzenie dodatkowych badań pojazdu kolejowego. 3. W przypadku złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 2, zarządca przeprowadza dodatkowe badania pojazdu kolejowego w terminie 3 miesięcy od dnia otrzymania wniosku. |  |
| **Art. 24** | **Dopuszczenie typu pojazdu**1.Agencja lub, w odpowiednich przypadkach, krajowy organ ds. bezpieczeństwa, zgodnie z procedurą określoną w art. 21 może przyznać dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji. Wniosek o dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji jak również informacje na temat wszystkich wniosków, etapów tych procedur i ich wyniku oraz, w stosownych przypadkach, wniosków i decyzji Rady Odwoławczej składa się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796.  | **T** | Art. 23d otrzymuje brzmienie(do uchylenia dotychczasowy ust. 8) | 1. Wnioskodawca, o którym mowa w art. 23b ust. 2, może wystąpić z wnioskiem o wprowadzenie do obrotu typu pojazdu kolejowego. Przepisy art. 23b stosuje się odpowiednio . |  |
|  | 2.W przypadku gdy Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa przyznaje zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu, jednocześnie przyznaje na wniosek wnioskodawcy dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji, odnoszące się do tego samego obszaru użytkowania pojazdu.  | **Ust. 2 i 3 w art. 23d** |  | 2. Wniosek o wprowadzenie do obrotu typu pojazdu kolejowego można złożyć wraz z wnioskiem o uzyskanie zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdu kolejowego, jeżeli obejmuje on ten sam obszar użytkowania.3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdu kolejowego stanowi jednocześnie zezwolenie na wprowadzenie do obrotu typu pojazdu kolejowego. |  |
|  | 3.W przypadku zmian jakichkolwiek odpowiednich przepisów TSI lub przepisów krajowych, na podstawie których wydano dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji, TSI lub krajowe przepisy stanowią, czy już przyznane dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji nadal obowiązuje, czy też musi zostać odnowione. Jeżeli dopuszczenie to musi zostać odnowione, kontrole prowadzone przez Agencję lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa mogą dotyczyć wyłącznie zmienionych przepisów. |  | Art. 23d ust. 7 | 7. W przypadku zmiany TSI lub przepisów krajowych, na podstawie których wydano zezwolenie na wprowadzenie do obrotu typu pojazdu kolejowego, Agencja albo, w stosownym przypadku, Prezes UTK, mogą nakazać odnowienia zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojazdu kolejowego, jeżeli stanowią tak zmienione TSI lub przepisy krajowe. Dokonując odnowienia zezwolenia, weryfikuje się wyłącznie kryteria wynikające z przepisów ulegających zmianie. |  |
|  | 4.Komisja ustala w drodze aktów wykonawczych wzór deklaracji zgodności z typem. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3.  | **N** | Przepis adresowany do Komisji |  |  |
|  | 5.Deklaracja zgodności z typem jest przygotowywana zgodnie z: a) procedurami weryfikacji odpowiednich TSI; lub b) w przypadku gdy TSI nie mają zastosowania – procedurami oceny zgodności określonymi w modułach B+D, B+F oraz H1 decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE.  | **T** | Art. 23d ust. 5 | 4. Deklaracja zgodności z typem jest przygotowywana zgodnie z:1) procedurami weryfikacji odpowiednich TSI lub,2) w przypadku gdy TSI nie mają zastosowania – procedurami oceny zgodności określonymi w modułach B+D, B+F oraz H1 określonych w decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylającej decyzję Rady 93/465/EWG (Dz. Urz. UE L 218 z 13.8.2008, s. 82). |  |
|  | 6.W stosownych przypadkach Komisja może przyjąć akty wykonawcze ustanawiające doraźne moduły oceny zgodności. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3. | **N** | Przepis adresowany do Komisji |  |  |
|  | 7.Dopuszczenie typu do eksploatacji rejestruje się w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, o którym mowa w art. 48. | **T** | Art. 23d ust. 6 | 6. W przypadku gdy zezwolenie na wprowadzenie do obrotu typu pojazdu kolejowego wydał Prezes UTK, przekazuje on taką informację do Agencji, w celu zarejestrowania typu pojazdu kolejowego w prowadzonym przez Agencję europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji. |  |
| **Art. 25** | **Zgodność pojazdów z dopuszczonym typem pojazdu**1.Pojazd lub seria pojazdów zgodny(-a) z dopuszczonym typem pojazdu otrzymuje bez dalszych kontroli zezwolenie dla pojazdu zgodnie z art. 21 na podstawie deklaracji zgodności z tym typem pojazdu przedłożonej przez wnioskodawcę.  | **T** | Art. 23d ust. 4 | 3. Wprowadzenie do obrotu kolejnych pojazdów kolejowych zgodnych z wprowadzonym do obrotu typem pojazdu kolejowego następuje na podstawie deklaracji zgodności z typem wystawionej przez wnioskodawcę, o którym mowa w art. 23b ust. 2. |  |
|  | 2.Przedłużenie dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji, o którym mowa w art. 24 ust. 3, nie wpływa na zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydane już na podstawie uprzedniego zezwolenia na wprowadzenie typu pojazdu do obrotu. | **T** | Art. 23d ust. 8 | 8. Odnowienie zezwolenia, o którym mowa w ust. 7, nie powoduje konieczności dokonywania zmian zezwoleń na wprowadzenie do obrotu typu pojazdu kolejowego, wydanych przed dniem wydania odnowienia zezwolenia. |  |
| **Art. 26** | **Niezgodność pojazdów lub typów pojazdów z zasadniczymi wymaganiami**1.Gdy przedsiębiorstwo kolejowe stwierdzi podczas eksploatacji, że użytkowany przez niego pojazd nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań, przyjmuje niezbędne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności pojazdu. Może ponadto poinformować o przyjętych środkach Agencję i wszelkie zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa. Jeśli przedsiębiorstwo kolejowe ma dowody potwierdzające, że dana niezgodność istniała już w chwili wydawania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, informuje Agencję i wszelkie inne zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa.  | **T** | Uchyla się art. 23f i dodaje się nowy art. 23fa w brzmieniu:(na dalszym etapie prac – sklejanie obu dyrektyw – sprawdzić czy nie dubluje się z przepisami zaproponowanymi przez Prezesa UTK.) | Uchyla się art. 23fArt. 23fa. 1. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy uzyska wiedzę, że użytkowany przez niego pojazd kolejowy nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań, przyjmuje niezbędne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności pojazdu. Przewoźnik kolejowy informuje o przyjętych środkach naprawczych Agencję i Prezesa UTK niezwłocznie, nie później niż w terminie 30 dni od dnia ich przyjęcia.2. Jeżeli przewoźnik kolejowy uzyska dowody potwierdzające, że niezgodność z zasadniczymi wymaganiami istniała w momencie wydawania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, przekazuje je Agencji i Prezesowi UTK nie później niż w terminie 30 dni od dnia ich uzyskania. |  |
|  | 2.Gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa dowie się, na przykład w ramach procedury nadzoru określonej w art. 17 dyrektywy (UE) 2016/798, że dany pojazd lub typ pojazdu, któremu już przyznano – przez Agencję zgodnie z art. 21 ust. 5 albo zgodnie z art. 24, lub przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 21 ust. 8 lub zgodnie z art. 24 – zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, gdy jest używany zgodnie z przeznaczeniem, nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań, informuje przedsiębiorstwo kolejowe eksploatujące dany pojazd lub typ pojazdu i prosi je o przyjęcie niezbędnych środków naprawczych w celu zapewnienia zgodności pojazdu (pojazdów). Krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje Agencję i wszelkie inne zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa, w tym te, na których terytorium jest rozpatrywany wniosek o zgodę na wprowadzenie do obrotu dla pojazdu tego samego typu. | **T** | Art. 23fa ust. 3 i 4 | 3. Jeżeli Prezes UTK w wyniku prowadzonych działań nadzorczych lub z innych źródeł uzyska wiedzę, że pojazd kolejowy lub typ pojazdu kolejowego, posiadający zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie do obrotu typu pojazdu, pomimo użytkowania go zgodnie z przeznaczeniem, nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań, niezwłocznie wzywa przewoźnika kolejowego eksploatującego taki pojazd lub typ pojazdu, do przyjęcia niezbędnych środków naprawczych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami. 4. O każdym przypadku, o którym mowa w ust. 3, Prezes UTK niezwłocznie informuje Agencję i inne krajowe organy ds. bezpieczeństwa z pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej. |  |
|  | 3.Gdy w przypadkach określonych w ust. 1 lub 2 niniejszego artykułu środki naprawcze zastosowane przez dane przedsiębiorstwo kolejowe nie zapewniają zgodności z mającymi zastosowanie zasadniczymi wymaganiami i gdy ta niezgodność prowadzi do poważnego zagrożenia bezpieczeństwa, zainteresowany krajowy organ ds. bezpieczeństwa może zastosować tymczasowe środki bezpieczeństwa w ramach swoich zadań nadzorczych, zgodnie z art. 17 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/798. Ponadto tymczasowe środki bezpieczeństwa w postaci zawieszenia dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji mogą być stosowane równolegle przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencję i podlegają kontroli sądowej oraz procedurze określonej w art. 21 ust. 7 w odniesieniu do arbitrażu.  | **T** | Art. 23fa ust. 5 i  | 5. Jeżeli w przypadkach określonych w ust. 1 lub 3 środki naprawcze zastosowane przez przewoźnika kolejowego nie zapewniają zgodności z zasadniczymi wymaganiami lub gdy ta niezgodność prowadzi do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Prezes UTK wprowadza odpowiednie środki bezpieczeństwa, o których mowa w art. 14 ust 2a. |  |
|  | 4.W przypadkach, o których mowa w ust. 3, Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa, który wydał zezwolenie, w następstwie przeglądu skuteczności środków przyjętych w celu rozwiązania kwestii poważnego zagrożenia bezpieczeństwa mogą podjąć decyzję o unieważnieniu lub zmianie zezwolenia, gdy udowodniono, że w momencie udzielania zezwolenia nie został spełniony jeden z zasadniczych wymagań. W tym celu powiadamiają o swojej decyzji posiadacza zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji, podając uzasadnienie ich decyzji. Posiadacz ten może, w terminie jednego miesiąca od otrzymania decyzji Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa, wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie decyzji. W tym przypadku decyzja o unieważnieniu zezwolenia jest czasowo zawieszana. Agencja lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa mają jeden miesiąc od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie na potwierdzenie lub zmianę decyzji. W stosownych przypadkach, jeżeli Agencja i krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie osiągną porozumienia co do potrzeby ograniczenia lub unieważnienia zezwolenia, należy zastosować procedurę określoną w art. 21 ust. 7 w odniesieniu do arbitrażu. Jeżeli w wyniku takiej procedury zezwolenie dla pojazdu nie jest ani ograniczone, ani unieważnione, tymczasowe środki bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, zostają zawieszone. | **T** | Art. 23fa ust. 6, 7 i 8 | 6. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lub 3, Agencja albo, w stosownych przypadkach, Prezes UTK, w następstwie przeglądu skuteczności środków, w drodze decyzji, unieważnia wydane zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu, w szczególności jeżeli zostanie udowodnione, że w momencie udzielania zezwolenia nie zostało spełnione jedno z zasadniczych wymagań.7. Jeżeli w przypadkach, o których mowa w ust. 1 lub 3, niezgodność z zasadniczymi wymaganiami ogranicza się do części obszaru użytkowania pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego oraz niezgodność ta zachodziła w momencie wydawania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu, Agencja albo, w stosownych przypadkach Prezes UTK, zmieniają, w drodze decyzji, wydane zezwolenie w celu wyłączenia części obszaru użytkowania, w której zachodzi niezgodność z zasadniczymi wymaganiami.8. Podmiot posiadający zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu może w terminie miesiąca od dnia otrzymania decyzji Agencji lub Prezesa UTK, wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy. Wystąpienie z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy wstrzymuje wykonanie decyzji. Agencja lub, w stosownych przypadkach, Prezes UTK rozpatrują wniosek w terminie miesiąca od dnia jego otrzymania. |  |
|  | 5.W przypadku potwierdzenia decyzji Agencji posiadacz zezwolenia dla pojazdu może w terminie, o którym mowa w art. 59 rozporządzenia (UE) 2016/796, wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej powołanej na mocy art. 55 tego rozporządzenia.  | **T** | Art. 23fa ust. 9 | 9. Jeżeli w wyniku ponownego rozpatrzenia sprawy Agencja podtrzyma dotychczasową decyzję podmiot posiadający zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu może w terminie, o którym mowa w art. 59 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004, wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 tego rozporządzenia. |  |
|  | W przypadku potwierdzenia decyzji krajowego organu ds. bezpieczeństwa posiadacz zezwolenia dla pojazdu może przed upływem dwóch miesięcy od powiadomienia go o tej decyzji wnieść odwołanie do jednostki odwoławczej na mocy art. 18 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798. Na użytek tej procedury odwoławczej państwa członkowskie mogą wskazywać organ regulacyjny określony w art. 56 dyrektywy 2012/34/UE. | **T** | Art. 23fa ust. 10 | 10. Podmiot posiadający zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego lub typu pojazdu kolejowego do obrotu może w terminie dwóch miesięcy od dnia otrzymania decyzji wnieść skargę do sądu administracyjnego. |  |
|  | 6. Gdy Agencja postanowi unieważnić lub zmienić przyznane przez siebie zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, informuje o tym bezpośrednio wszystkie krajowe organy ds. bezpieczeństwa, podając uzasadnienie swojej decyzji.  | **N** | Przepis adresowany do Agencji |  |  |
|  | Gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa postanowi unieważnić przyznane przez siebie zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, informuje o tym niezwłocznie Agencję i podaje uzasadnienie swojej decyzji.  | **T** | Art. 23fa ust. 11 |  11. Prezes UTK przesyła Agencji kopię decyzji, o której mowa w ust. 6, nie później niż w terminie 14 dni od jej wydania. |  |
|  | Agencja powiadamia następnie pozostałe krajowe organy ds. bezpieczeństwa. | **N** | Przepis adresowany do Agencji |  |  |
|  | 7. Decyzja Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa o unieważnieniu zezwolenia jest odzwierciedlana w odpowiednim rejestrze pojazdów, zgodnie z art. 22 lub – w przypadku dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji – w europejskim rejestrze typów pojazdów, dla których udzielono zezwolenia zgodnie z art. 24 ust. 7. Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa zapewniają, by przedsiębiorstwa kolejowe eksploatujące pojazdy tego samego typu jak pojazd lub typ pojazdu podlegające unieważnieniu, zostały odpowiednio poinformowane. Takie przedsiębiorstwa kolejowe sprawdzają najpierw, czy występuje ten sam problem niezgodności. W takim przypadku ma zastosowanie procedura określona w niniejszym artykule.  | **T** | Art. 23fa ust. 12 i 13. | 12. Decyzji, o których mowa w ust. 6, stosownie do danego przypadku, ujmowane są w europejskim rejestrze pojazdów (EVR) albo europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji.13. W przypadku podjęcia przez Agencję albo, w stosownych przypadkach, Prezesa UTK decyzji, o której mowa w ust. 6, przewoźnicy kolejowi, którzy użytkują typ pojazdu kolejowego objęty decyzją, przyjmują niezbędne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności pojazdu. Przewoźnik kolejowy informuje o przyjętych środkach naprawczych Agencję i Prezesa UTK nie później niż w terminie 30 dni od dnia ich przyjęcia. |  |
|  | 8. Gdy zezwolenie na wprowadzenie do obrotu zostanie unieważnione, dany pojazd nie może być już eksploatowany, a jego obszar wykorzystania nie może być rozszerzony. Gdy dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji zostało unieważnione, pojazdy budowane na jego podstawie nie mogą być wprowadzane do obrotu lub – jeśli już zostały wprowadzone do obrotu – powinny zostać wycofane. Można wystąpić o nowe zezwolenie na podstawie procedury określonej w art. 21 w przypadku poszczególnych pojazdów lub na podstawie procedury określonej w art. 24 – w przypadku typu pojazdu.  | **T** | Art. 23fa ust. 14 | 14. W przypadku podjęcia przez Agencję, albo w stosownych przypadkach, Prezesa UTK decyzji, o której mowa w ust. 6, żaden pojazd kolejowy typu objętego taką decyzją nie może być użytkowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W celu przywrócenia takich pojazdów do użytkowania, należy ponownie złożyć wniosek, o którym mowa w art. 23b ust. 2 lub art. 23d ust. 1. |  |
|  | 9. Gdy w przypadkach przewidzianych w ust. 1 lub 2 niezgodność z zasadniczymi wymaganiami ogranicza się do części obszaru eksploatacji danego pojazdu i istniała już w momencie wydawania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu, powinno ono zostać zmienione w celu wyłączenia przedmiotowych części obszaru eksploatacji. | **T** |  |  |  |
| **Rozdział VI dyrektywy 2016/797 (art. 27-45) implementowany jest w odrębnym projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (UC26)** |
| **Art. 46** | **System numeracji pojazdów** 1.W momencie rejestracji zgodnie z art. 22 właściwy organ w państwie członkowskim rejestracji przypisuje każdemu pojazdowi europejski numer pojazdu (EVN). Każdy pojazd jest oznaczany przypisanym mu numerem EVN. | **T** | art. 23a ust. 1 pkt 1a lit. a i b, pkt 3 lit. a i ust. 2 pkt 1 | w art. 23a:w ust. 1:- w pkt 1a lit. a i b otrzymują brzmienie:„a) rezerwuje europejski numer pojazdu (EVN) dla nowego lub modernizowanego pojazdu kolejowego przed wydaniem dla niego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu, b) nadaje europejski numer pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego który uzyskał zezwolenie na wprowadzenie do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, oraz rejestruje go w europejskim rejestrze pojazdów (EVR);”- w pkt 3 lit. a otrzymuje brzmienie:„a) utraty ważności zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu,”,1. w ust 2:

- wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:„2. Pojazd kolejowy wpisuje się do europejskiego rejestru pojazdów (EVR)po spełnieniu następujących warunków:”- pkt 1 otrzymuje brzmienie:„1) posiadania ważnego zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;” |  |
|  | 2.Specyfikacje numeru EVN są określone w środkach, o których mowa w art. 47 ust. 2, zgodnie z odpowiednią TSI. | **N** | Przepis adresowany do KE |  |  |
|  | 3.Każdemu pojazdowi przypisywany jest numer EVN tylko raz, chyba że przewidziano inaczej w środkach, o których mowa w art. 47 ust. 2, zgodnie z odpowiednią TSI. | **N** | Przepis adresowany do KE |  |  |
|  | 4.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 Unii, państwa członkowskie mogą zaakceptować pojazdy dające się jednoznacznie zidentyfikować zgodnie z innym systemem kodowania. | **N** | Art. 23 ust. 4 i 5 |  |  |
| **Art. 47** | 1.Do czasu, gdy zacznie działać europejski rejestr pojazdów, o którym mowa w ust. 5, każde państwo członkowskie prowadzi krajowy rejestr pojazdów. Rejestr ten: a) jest zgodny ze wspólnymi specyfikacjami, o których mowa w ust. 2; b) jest prowadzony i aktualizowany przez podmiot niezależny od jakiegokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego; c) jest dostępny dla krajowych organów ds. bezpieczeństwa i jednostek dochodzeniowych określonych w art. 16 i 22 dyrektywy (UE) 2016/798 jest także dostępny, na uzasadniony wniosek, dla organów kontrolnych, o których mowa w art. 55 dyrektywy 2012/34/UE, oraz dla Agencji, przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, a także osób lub organizacji zajmujących się rejestracją pojazdów lub określonych w rejestrze. | **N** | Art. 25ga ust. 1 i 2 |  |  |
|  | 2.Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – wspólne specyfikacje krajowych rejestrów pojazdów dotyczące treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji, w tym uzgodnień w zakresie wymiany danych, i zasad wprowadzenia danych i uzyskiwania wglądu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3. | **N** | Przepis adresowany do KE |  |  |
|  | 3.Krajowy rejestr pojazdów zawiera przynajmniej następujące elementy: a) europejski numer pojazdu (EVN); b) odniesienia do deklaracji weryfikacji WE i do podmiotu, który ją wydał; c) odniesienia do europejskiego rejestru dopuszczonych typów pojazdów, o którym mowa w art. 48; d) dane identyfikacyjne właściciela pojazdu i jego dysponenta;e) ograniczenia w użytkowaniu pojazdu; f) odniesienia do podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie. | **N** | Art. 25ga ust. 1 |  |  |
|  | 4.Dopóki krajowe rejestry pojazdów państw członkowskich nie zostaną połączone zgodnie ze specyfikacją, o której mowa w ust. 2, każde państwo członkowskie aktualizuje swój rejestr, w zakresie dotyczących go danych, wprowadzając zmiany ujęte w rejestrze innego państwa członkowskiego. | **N** | Art. 25ga ust. 3 |  |  |
|  | 5.W celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych i nieuzasadnionych kosztów dla państw członkowskich i zainteresowanych stron, do dnia 16 czerwca 2018 r., Komisja, uwzględniając wyniki analizy kosztów i korzyści przyjmuje w drodze aktów wykonawczych funkcjonalne i techniczne specyfikacje europejskiego rejestru pojazdów, do którego włączone byłyby krajowe rejestry pojazdów, z myślą o zapewnieniu wszystkim użytkownikom zharmonizowanego interfejsu do rejestracji pojazdów i zarządzania danymi. Zastosowanie mają ust. 1 lit. b) i c) oraz ust. 3. Specyfikacja taka dotyczy treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji, w tym uzgodnień w zakresie wymiany danych, i zasad wprowadzenia danych i uzyskiwania wglądu, a także etapów migracji.Te akty wykonawcze przyjmuje się na podstawie zalecenia Agencji, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3. | **N** | Przepis adresowany do KE i Agencji |  |  |
|  | Europejski rejestr pojazdów jest opracowywany z uwzględnieniem aplikacji informatycznych i rejestrów już utworzonych przez Agencję i państwa członkowskie, takich jak scentralizowany europejski wirtualny rejestr pojazdów podłączony do krajowych rejestrów pojazdów. Europejski rejestr pojazdów rozpocznie działanie przed dniem 16 czerwca 2021 r. | **T** | Art. 25gaArt. 25gb ust 1 i 2przepisy przejściowe Art. X1 i X2.  | uchyla się art. 25gapo art. 25ga dodaje się art. 25gb w brzmieniu: Art. 25gb. 1. W odniesieniu do pojazdu kolejowego, który uzyskał zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, dysponent składa do Prezesa UTK wniosek o rejestrację tego pojazdu w europejskim rejestrze pojazdów (EVR), jeżeli obszar użytkowania tego pojazdu obejmuje terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.2. W przypadku gdy obszar użytkowania wprowadzonego do obrotu pojazdu kolejowego obejmuje terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz terytorium co najmniej jednego innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, dysponent składa wniosek o rejestrację pojazdu w europejskim rejestrze pojazdów (EVR) do Prezesa UTK albo do jednostki rejestrującej innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, którego terytorium obejmuje obszar użytkowania pojazdu.**Art. 14.** 1. Pojazdy kolejowe wpisane do krajowego rejestru pojazdów kolejowych uznaje się za pojazdy kolejowe wpisane do europejskiego rejestru pojazdów (EVR).2. W zakresie pojazdów o których mowa w ust. 1, Prezes UTK, uzupełnia europejski rejestr pojazdów (EVR) w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie ustawy.**Art. 17.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:Art. 1 pkt …., …., pkt 47 …, które wchodzą w życie z dniem 16 czerwca 2021 r. |  |
|  | 6.Dysponent bezzwłocznie zawiadamia państwo członkowskie, w którym pojazd został zarejestrowany, o wszelkich zmianach danych wprowadzonych do rejestru pojazdów, o zniszczeniu pojazdu lub o decyzji o nieprzedłużaniu jego rejestracji. | **T** | Art. 25gb ust. 3 |  3. Dysponent niezwłocznie zawiadamia Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych w odniesieniu do zarejestrowanych przez niego pojazdów kolejowych europejskiego rejestru pojazdów (EVR), w tym o wycofaniu pojazdu z eksploatacji lub o decyzji o nieprzedłużaniu jego rejestracji |  |
|  | 7.W przypadku pojazdów dopuszczonych do eksploatacji po raz pierwszy w państwie trzecim, a następnie użytkowanych w państwie członkowskim, to państwo członkowskie zapewnia możliwość dostępu do danych dotyczących pojazdu, w tym przynajmniej danych dotyczących dysponenta danego pojazdu, jednostki odpowiedzialnej za jego utrzymanie oraz ograniczeń sposobu użytkowania pojazdu, poprzez rejestr pojazdów, lub zapewnia bezzwłocznie dostęp w inny sposób w łatwo czytelnym formacie oraz zgodnie z tymi samymi niedyskryminacyjnymi zasadami, które mają zastosowanie do podobnych danych z rejestru pojazdów. | **T** | Art. 25gb ust. 4 | 4. W przypadku pojazdów kolejowych wprowadzonych do obrotu po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a następnie eksploatowanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej Prezes UTK zapewnia temu państwu członkowskiemu możliwość dostępu do danych dotyczących pojazdu, w tym danych dotyczących dysponenta danego pojazdu, podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM) oraz ograniczeń sposobu użytkowania pojazdu. |  |
| **Art. 48** | **Europejski rejestr dopuszczonych typów pojazdów** 1.Agencja tworzy i prowadzi rejestr zezwoleń na wprowadzenie typów pojazdów do obrotu wydanych zgodnie z art. 24. Rejestr ten: a) jest publiczny i dostępny drogą elektroniczną; b) jest zgodny ze wspólnymi specyfikacjami, o których mowa w ust. 2; c) jest połączony z odpowiednimi rejestrami pojazdów. | **N** | Przepis adresowany do Agencji |  |  |
|  | 2.Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – wspólne specyfikacje rejestru typów pojazdów, dla których udzielono zezwolenia, dotyczące treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji i zasad wprowadzania danych i uzyskiwania wglądu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3. | **N** | Przepis adresowany do KE |  |  |
|  | 3.Rejestr ten zawiera co najmniej następujące elementy w odniesieniu do każdego typu pojazdu: a) właściwości techniczne – w tym te związane z dostępnością dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej – typu pojazdu, określone w odpowiednich TSI; b) nazwę producenta; c) dane dotyczące zezwoleń związanych z obszarem użytkowania danego typu pojazdu, w tym wszelkich ograniczeń lub cofnięć. | **N** | Przepis adresowany do KE |  |  |
| **Art. 49** | **Rejestr infrastruktury** 1.Każde państwo członkowskie zapewnia publikowanie rejestru infrastruktury zawierającego wartości parametrów sieciowych każdego podsystemu lub części danego podsystemu określone w odpowiedniej TSI. | **N** | Art. 25g ust. 1 |  |  |
|  | 2.Wartości parametrów zapisane w rejestrze infrastruktury wykorzystuje się w połączeniu z wartościami parametrów zapisanymi w zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu w celu sprawdzenia technicznej zgodności między pojazdem a siecią. | **T** | Art. 25g ust. 2a | W art. 25g po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:„2a. Wartości parametrów zapisane w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF) wykorzystuje się w połączeniu z wartościami parametrów zapisanymi w zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu w celu sprawdzenia technicznej zgodności między pojazdem a siecią kolejową. |  |
|  | 3.Rejestr infrastruktury może określać warunki korzystania ze stałych urządzeń oraz inne ograniczenia.  | **T** | Art. 25g ust. 2b | 2b. Krajowy rejestr infrastruktury (RINF) może określać warunki i ograniczenia korzystania z infrastruktury kolejowej w nim zawartej.”. |  |
|  | 4.Każde państwo członkowskie zapewnia aktualizację rejestru infrastruktury zgodnie z ust. 5. | **N** | Art. 25g ust. 4 pkt 2 |  |  |
|  | 5.Komisja przyjmuje – w drodze aktów wykonawczych – wspólne specyfikacje rejestru infrastruktury dotyczące treści, formatu danych, architektury funkcjonalnej i technicznej, trybu eksploatacji i zasad wprowadzenia danych i uzyskiwania wglądu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 3. | **N** | Przepis adresowany do KE |  |  |
| **Art. 50** | **Wykonywanie przekazanych uprawnień** 1.Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.  | **N** | Przepis adresowany do KE |  |  |
|  | 2.Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 1, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 15 czerwca 2016 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na okresy o tej samej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu. | **N** | Przepis adresowany do KE |  |  |
|  | 3.Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich. | **N** | Przepis adresowany do KE |  |  |
|  | 4.Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 1, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych. | **N** | Przepis adresowany do PE i Rady |  |  |
|  | 5.Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. | **N** | Przepis adresowany do KE |  |  |
|  | 6.Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 1 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady. | **N** | Przepis adresowany do KE, PE i Rady |  |  |
| **Art. 51** | **Procedura komitetowa** 1.Komisja jest wspierana przez Komitet ustanowiony na podstawie art. 21 dyrektywy Rady 96/48/WE (1). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. | **N** | Przepis adresowany do KE i Komitetu, o którym mowa w art. 21 dyrektywy Rady 96/48/WE |  |  |
|  | 2.W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. | **N** | Przepis adresowany do KE i Komitetu, o którym mowa w art. 21 dyrektywy Rady 96/48/WE |  |  |
|  | 3.W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. Jeżeli Komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011. | **N** | Przepis adresowany do KE i Komitetu, o którym mowa w art. 21 dyrektywy Rady 96/48/WE |  |  |
| **Art. 52** | **Uzasadnienie** Decyzja podjęta na mocy niniejszej dyrektywy dotycząca oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności lub kontroli podsystemów tworzących system kolei Unii lub decyzja podjęta na podstawie art. 7, 12 i 17 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** | Przepisy kpa |  |  |
| **Art. 53** | **Sprawozdania i informacje** 1.Do dnia 16 czerwca 2018 r. Komisja przedstawia sprawozdanie na temat postępów w przygotowaniach do zwiększonej roli Agencji na mocy niniejszej dyrektywy. Ponadto co trzy lata, a po raz pierwszy trzy lata po zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w art. 54, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat postępów na drodze ku interoperacyjności systemu kolei Unii i funkcjonowania Agencji w tym kontekście. Sprawozdanie to zawiera również ocenę wdrażania i użytkowania rejestrów na mocy rozdziału VII i analizę przypadków określonych w art. 7 oraz stosowania rozdziału V, w szczególności ocenę funkcjonowania porozumień o współpracy zawartych między Agencją a krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. Na użytek pierwszego sprawozdania po zakończeniu okresu przejściowego Komisja przeprowadza szerokie konsultacje z odpowiednimi zainteresowanymi stronami i określa program umożliwiający ocenę postępów. Jeżeli będzie to celowe w świetle powyższej analizy, Komisja proponuje środki ustawodawcze obejmujące środki dotyczące przyszłej roli Agencji w zwiększaniu interoperacyjności. | **N** | Przepis adresowany do KE |  |  |
|  | 2. Agencja opracowuje oraz okresowo aktualizuje narzędzie gwarantujące sporządzenie, na wniosek państwa członkowskiego, Parlamentu Europejskiego lub Komisji, ogólnej charakterystyki poziomu interoperacyjności systemu kolei Unii. Narzędzie to wykorzystuje informacje dostępne w rejestrach przewidzianych w rozdziale VII. | **N** | Przepis adresowany do Agencji |  |  |
| **Art. 54** | **Przejściowe zasady użytkowania pojazdów** 1.Bez uszczerbku dla ust. 4 niniejszego artykułu pojazdy, które muszą uzyskać zezwolenie między 16 czerwca 2016 r. a 16 czerwca 2019 r., podlegają przepisom zawartym w rozdziale V dyrektywy 2008/57/WE. | **N** | **-** |  |  |
|  | 2.Zezwolenia na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji wydane zgodnie z ust. 1 i wszelkie inne zezwolenia udzielone przed dniem 16 czerwca 2016 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. | **T** | Przepis przejściowy Art. X | Art. X. Zezwolenia na dopuszczenie pojazdów kolejowych do eksploatacji wydane przed wejściem w życie niniejszej ustawy, , zachowują ważność zgodnie z warunkami, na jakich zostały wydane. |  |
|  | 3. Pojazdy, dla których wydano zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z ust. 1 i 2, aby mogły być eksploatowane w sieci lub sieciach nieobjętych jeszcze wydanym dla nich zezwoleniem, uzyskują nowe zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Dopuszczenie do obrotu w tych dodatkowych sieciach następuje zgodnie z art. 21. | **T** | Przepis przejściowy Art. X | **Art. 9.** 1. Zezwolenia na dopuszczenie pojazdów kolejowych do eksploatacji wydane przed wejściem w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność zgodnie z warunkami, na jakich zostały wydane.2. Pojazdy kolejowe, dla których wydano zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, aby mogły być eksploatowane na sieciach kolejowych nieobjętych wydanym zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji, muszą uzyskać zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu obejmujące te sieci kolejowe, zgodnie z art. 23b ust. 1zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. |  |
|  | 4.Najpóźniej od dnia 16 czerwca 2019 r. Agencja wykonuje zadania związane z udzielaniem zezwolenia na mocy art. 21 i 24 oraz zadania wymienione w art. 19 w odniesieniu do obszarów użytkowania w państwach członkowskich, które nie powiadomiły Agencji i Komisji zgodnie z art. 57 ust. 2. Na zasadzie odstępstwa od art. 21 i 24 krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2, mogą nadal wydawać zezwolenia zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE do dnia 16 czerwca 2020 r. | **N** | **-** |  |  |
| **Art. 55** | **Inne przepisy przejściowe** 1.Załączniki IV, V, VII i IX do dyrektywy 2008/57/WE stosuje się do daty rozpoczęcia stosowania odnośnych aktów wykonawczych, o których mowa w art. 7 ust. 5, art. 9 ust. 4, art. 14 ust. 10 i art. 15 ust. 9 niniejszej dyrektywy. | **N** | **-** |  |  |
|  | 2.Dyrektywa 2008/57/WE ma nadal zastosowanie w odniesieniu do projektów dotyczących przytorowych urządzeń ERTMS, które mają zostać dopuszczone do eksploatacji w okresie między 15 czerwca 2016 r. a 16 czerwca 2019 r. | **N** | **-** |  |  |
|  | 3.Projekty, w których etap procedur przetargowych lub zawierania umów zakończył się przed dniem 16 czerwca 2019 r., nie podlegają warunkowi otrzymania uprzedniej zgody od Agencji, o której mowa w art. 19. | **T** | Przepis przejściowy Art. X1a | **Art. 11.** Projekty dotyczące zabudowy urządzeń przytorowych systemu ERTMS, w przypadku których zamawiający wybrał najkorzystniejszą ofertę w ramach toczącego się zamówienia publicznego lub podpisał umowę z wybranym wykonawcą przed wejściem w życie niniejszej ustawy, jednak nie wcześniej niż w dniu 15 czerwca 2016 r., nie podlegają zatwierdzeniu przez Agencję w zakresie proponowanych rozwiązań technicznych, o którym mowa w art. 25ea ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. |  |
|  | 4.Do dnia 16 czerwca 2031 r. warianty zawarte w umowach, które zostały podpisane przed dniem 15 czerwca 2016 r., nie podlegają warunkowi otrzymania uprzedniej zgody od Agencji, o której mowa w art. 19, nawet jeżeli są one wykonywane po dniu 15 czerwca 2016 r. | **T** | Przepis przejściowy Art. X1b | **Art. 12.** Do dnia 16 czerwca 2031 r. projekty dotyczące zabudowy urządzeń przytorowych systemu ERTMS, w przypadku których umowa z wybranym wykonawcą została podpisana przed dniem 15 czerwca 2016 r., nie podlegają zatwierdzeniu przez Agencję w zakresie proponowanych rozwiązań technicznych, o którym mowa w art. 25ea ustawy, zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. |  |
|  | 5.Przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji urządzeń przytorowych ERTMS, które nie podlegają warunkowi otrzymania uprzedniej zgody od Agencji, o której mowa w art. 19, krajowe organy ds. bezpieczeństwa współpracują z Agencją w celu zapewnienia, aby rozwiązania techniczne były w pełni interoperacyjne, zgodnie z art. 30 ust. 3 i art. 31 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/796. | **T** | Przepis przejściowy Art. X1c |  **Art. 13.** Prezes UTK przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla projektów, o których mowa w art. 11 i 12, wykonuje we współpracy Agencją czynności, o których mowa w art. 30 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016 r., str. 1) , w związku z przepisami art. 31 ust. 2 tego rozporządzenia. |  |
| **Art. 56** | **Zalecenia i opinie Agencji** Zgodnie z art. 19 rozporządzenia (UE) 2016/796 Agencja przekazuje zalecenia i opinie do celów stosowania niniejszej dyrektywy. W stosownych przypadkach te zalecenia i opinie są uwzględniane przy opracowywaniu aktów wykonawczych na mocy niniejszej dyrektywy. | **N** | Przepis adresowany do Agencji |  |  |
| **Art. 57** | 1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania art. 1 i 2, art. 7 ust. 1–4 i ust. 6, art. 8, art. 9 ust. 1, art. 10 ust. 5, art. 11 ust. 1, 3 i 4, art. 12, 13 i 14, art. 15 ust. 1–8, art. 16 i 18, art. 19 ust. 3, art. 21–39, art. 40 ust. 2, art. 41, 42, 44, 45 i 46, art. 47 ust. 1, 3, 4 i 7, art. 49 ust. 1–4, art. 54 i załączniki I, II, III i IV do dnia 16 czerwca 2019 r. Niezwłocznie przekazują Komisji teksty tych przepisów.2. Państwa członkowskie mogą przedłużyć okres transpozycji, o którym mowa w ust. 1, o rok. W tym celu do dnia 16 grudnia 2018 r. państwa członkowskie, które nie wprowadzą w życie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych w okresie transpozycji, o którym mowa w ust. 1, powiadamiają o tym Agencję i Komisję oraz podają uzasadnienie takiego przedłużenia.3. Środki przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Przepisy te zawierają także wskazanie, że w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odniesienia do dyrektyw uchylonych niniejszą dyrektywą odczytuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy. Metody dokonywania takiego odniesienia i formułowania takiego wskazania określane są przez państwa członkowskie.4. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.5. Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrażania art. 13, art. 14 ust. 1–8, 11 i 12, art. 15 ust. 1–9, art. 15 ust. 11 i 12, art. 16 ust. 1, art. 19–26, art. 45, 46 i 47, art. 49 ust. 1–4 i art. 54 niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Republiki Cypryjskiej i Republiki Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei.Niemniej jednak w momencie, gdy 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 artykuły wymienione w akapicie pierwszym w terminie dwu lat od otrzymania wniosku. | **N** | Przepisy dyrektywy dotyczące transpozycji |  |  |
| **Art. 58** | Dyrektywa 2008/57/WE zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku V część A traci moc od dnia 16 czerwca 2020 r., bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw wymienionych w załączniku V część B.Odesłania do uchylonej dyrektywy odczytuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy zgodnie z tabelą korelacji w załączniku VI. | **N** | Przepisy dotyczące uchylenia poprzedniej dyrektywy  |  |  |
| **Art. 59** | Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. | **N** | Przepisy dotyczące wejścia w życie  |  |  |
| **Art. 60** | Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich. | **N** | Przepisy dotyczące adresatów dyrektywy |  |  |
| **Załącznik I** | **ELEMENTY SYSTEMU KOLEI UNII** **1. Sieć**Na użytek niniejszej dyrektywy sieć Unii obejmuje następujące elementy: a)specjalnie wybudowane linie dużych prędkości, przeznaczone generalnie dla prędkości równych lub przekraczających 250 km/h; b) specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości przeznaczone dla prędkości rzędu 200 km/h; c) specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości, posiadające szczególne cechy będące rezultatem ograniczeń związanych z topografią, rzeźbą terenu i planowaniem urbanistycznym, na których to liniach prędkość musi być dostosowywana w każdym przypadku. Ta kategoria obejmuje również linie łączące sieci dużych prędkości oraz sieci konwencjonalne, linie przebiegające przez dworce, dostęp do terminali, lokomotywowni itp., z których korzysta tabor dużych prędkości poruszający się z prędkością konwencjonalną; d) konwencjonalne linie przeznaczone dla ruchu pasażerskiego; e) konwencjonalne linie przeznaczone dla ruchu mieszanego (pasażerskiego i towarowego); f) konwencjonalne linie przewidziane na potrzeby przewozów towarowych; g) pasażerskie węzły przesiadkowe; h) towarowe centra logistyczne łącznie z terminalami intermodalnymi; i) linie łączące powyższe elementy. 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.**2. Pojazdy**Na użytek niniejszej dyrektywy unijne pojazdy obejmują wszystkie pojazdy, co do których jest możliwe, iż będą się one poruszać na całej lub na części sieci Unii: — lokomotywy i tabor pasażerski, w tym jednostki trakcyjne napędzane energią cieplną i elektryczne, pociągi pasażerskie napędzane energią cieplną i elektryczne oraz wagony pasażerskie, — wagony towarowe, w tym niskopodłogowe pojazdy przeznaczone dla całej sieci i pojazdy przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych, — pojazdy specjalne, takie jak maszyny torowe. Wykaz tych pojazdów obejmuje pojazdy specjalnie zaprojektowane do eksploatacji na różnych rodzajach linii dużych prędkości opisanych w pkt 1. | **N** | **N** |  |  |
| **Załącznik 2** | **PODSYSTEMY** **1. Wykaz podsystemów** Na użytek niniejszej dyrektywy system stanowiący system kolei Unii można podzielić na następujące podsystemy: a) strukturalne: — infrastruktura, — energia, — sterowanie – urządzenia przytorowe, — sterowanie – urządzenia pokładowe, — tabor; lub b) eksploatacyjne: — ruch kolejowy, — utrzymanie, — aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych. | **N** | **Art. 25a ust. 2** |  |  |
|  | **2. Opis podsystemów** Dla każdego podsystemu lub części podsystemu Agencja w czasie sporządzania projektu odpowiednich TSI proponuje wykaz składników i aspektów dotyczących interoperacyjności. Nie przesądzając o wyborze aspektów i składników odnoszących się do interoperacyjności ani o kolejności, w jakiej podlegać będą one TSI, podsystemy obejmować będą następujące elementy: 2.1. *Infrastruktura* Tory, rozjazdy, przejazdy, obiekty inżynieryjne (mosty, tunele itd.), elementy stacji związane z koleją (w tym drzwi wejściowe, perony, strefy dostępu, punkty usługowe, toalety i systemy informacyjne, a także ich funkcje ułatwiające dostęp osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej), urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne. 2.2. *Energia* System elektryfikacji, w tym linie napowietrzne oraz przytorowa część systemu pomiaru zużycia energii elektrycznej i obciążania za nią. 2.3. *Sterowanie – urządzenia przytorowe* Wszelkie przytorowe urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci. 2.4. *Sterowanie – urządzenia pokładowe* Wszelkie pokładowe urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci. 2.5. *Ruch kolejowy* Procedury i związane z nimi urządzenia umożliwiające spójne funkcjonowanie różnych podsystemów strukturalnych, zarówno w czasie normalnego, jak i pogorszonego funkcjonowania, w tym w szczególności przygotowanie składu i prowadzenie pociągu, planowanie ruchu i zarządzanie ruchem. Kwalifikacje zawodowe, jakie mogą być wymagane do realizacji przewozów kolejowych każdego rodzaju.2.6. *Aplikacje telematyczne* Zgodnie z załącznikiem I podsystem ten obejmuje dwa elementy: a) aplikacje dla przewozów pasażerskich, w tym systemy informowania pasażerów przed podróżą i w czasie jej trwania, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem oraz zarządzanie połączeniami między pociągami oraz z innymi środkami transportu; b) aplikacje dla przewozów 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. 2.7. *Tabor* Elementy konstrukcyjne, systemy sterowania dla wszelkiego wyposażenia pociągów, odbieraki prądu, elementy trakcyjne i urządzenia do przetwarzania energii, pokładowe urządzenia do pomiaru zużycia energii elektrycznej i obciążania za nią, urządzenia hamujące, sprzęgi i urządzenia biegowe (wózki, osie itd.) oraz zawieszenia, drzwi, interfejsy człowiek/maszyna (maszynista, personel pokładowy i pasażerowie, z uwzględnieniem funkcji ułatwiających dostęp dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej), pasywne i aktywne urządzenia bezpieczeństwa oraz wyposażenie na potrzeby zdrowotne pasażerów i personelu pokładowego. 2.8. *Utrzymanie* Procedury, urządzenia towarzyszące, centra logistyczne dla prac związanych z utrzymaniem oraz rezerwy umożliwiające obowiązkowe utrzymanie korekcyjne i profilaktyczne celem zapewnienia interoperacyjności systemu kolei Unii oraz wymaganej wydajności. | **N** | **Art. 25a ust. 3** |  |  |
| **Załącznik 3** | **ZASADNICZE WYMAGANIA****1. Wymagania ogólne**1.1. *Bezpieczeństwo* 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 szczególnie trudnych warunkach. 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. 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. 1.1.4. Projekt instalacji stałych i taboru oraz wybór użytych materiałów muszą być skoncentrowane na ograniczeniu wywoływania, rozprzestrzeniania oraz 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 nieruchomych i ruchomych elementów uczestniczących w ruchu pociągów muszą być zorganizowane, przeprowadzane i określane 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 obowiązującym prawem Unii. 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 zgodność elektromagnetyczną z instalacjami, urządzeniami i sieciami publicznymi lub prywatnymi, z którymi mogą się wzajemnie zakłócać. 1.4.4. Projekt i działanie systemu kolei nie mogą powodować wytwarzania przez system kolei niedopuszczalnego poziomu hałasu: — w obszarach sąsiadujących z infrastrukturą, w rozumieniu definicji zawartej w art. 3 pkt 3) dyrektywy 2012/34/UE, oraz — w kabinie maszynisty. 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 utrzymania1.5. *Zgodność techniczna* Parametry techniczne infrastruktury oraz stałych urządzeń muszą być zgodne wzajemnie oraz z pociągami kursującymi po tym systemie kolei. Wymóg ten obejmuje bezpieczną integrację podsystemów pojazdu z infrastrukturą. W przypadku trudności w osiągnięciu zgodności tych parametrów na niektórych odcinkach sieci mogą zostać wprowadzone rozwiązania tymczasowe zapewniające ich przyszłą zgodność. 1.6. *Dostępność* 1.6.1. Podsystemy „infrastruktura” i „tabor” muszą być dostępne dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, aby zapewnić dostęp na równych warunkach z innymi poprzez wyeliminowanie lub usunięcie barier i inne stosowne środki. Obejmuje to projektowanie, budowę, odnowienie, modernizację, utrzymanie i eksploatację odpowiednich części podsystemu, do których ogół społeczeństwa ma dostęp. 1.6.2. Podsystemy „eksploatacja” i „aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” muszą mieć funkcje niezbędne, aby ułatwić dostęp osobom niepełnosprawnym i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, aby zapewnić dostęp na równych warunkach z innymi poprzez wyeliminowanie lub usunięcie barier i inne stosowne środki.2. Szczególne wymagania dla każdego z podsystemów 2.1. *Infrastruktura* 2.1.1. Bezpieczeństwo Należy podjąć odpowiednie kroki celem zapobieżenia dostępowi lub niepożądanym włamaniom do instalacji. Należy podjąć kroki w celu ograniczenia zagrożenia dla osób narażonych, 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. 2.1.2. Dostępność Podsystemy infrastruktury, do których ogół społeczeństwa ma dostęp, muszą być dostępne dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, zgodnie z pkt 1.6. 2.2. *Energia* 2.2.1. Bezpieczeństwo Funkcjonowanie systemów dostaw energii nie może szkodzić bezpieczeństwu pociągów lub ludzi (użytkowników, obsługi, osób mieszkających w pobliżu torowiska oraz osób trzecich). 2.2.2. Ochrona środowiska naturalnego Funkcjonowanie systemów dostaw energii elektrycznej i cieplnej nie może szkodzić środowisku naturalnemu ponad określone limity. 2.2.3. Zgodność techniczna Systemy dostaw energii elektrycznej/cieplnej muszą: — umożliwiać osiągnięcie przez pociągi określonego stopnia wydajności, — w przypadku systemu dostaw energii elektrycznej być zgodne z urządzeniami zamontowanymi w pociągach2.3. *Sterowanie – urządzenia pokładowe* 2.3.1. Bezpieczeństwo Instalacje oraz procedury wykorzystywane w zakresie sterowania muszą umożliwiać przejazd pociągów na poziomie bezpieczeństwa odpowiadającym założeniom określonym dla sieci. Systemy sterowania muszą 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 wyprodukowany 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 inżynieryjnych 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 nimi. Zapewnione musi być bezpieczeństwo pasażerów wsiadających do pociągów i z nich wysiadających. 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. Pasażerowie muszą zarówno na stacjach kolejowych, jak i w pociągach otrzymywać zrozumiałe i wyczerpujące informacje na temat przepisów mających do nich zastosowanie.2.4.2. Niezawodność i dostępność Istotne urządzenia, urządzenia biegowe, trakcyjne i hamujące, a także system sterowania muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby umożliwić dalszy bieg pociągu, szczególnie w sytuacjach awarii, bez negatywnych skutków dla urządzeń działających sprawnie. 2.4.3. Zgodność techniczna Urządzenia elektryczne muszą wykazywać zgodność z funkcjonowaniem instalacji sterowania.2.4.4. Urządzenia nadzoru Pociągi muszą być wyposażone w urządzenia zapisujące dane. Dane zbierane przez te urządzenia i przetwarzanie informacji muszą być zharmonizowane.2.4.5. Dostępność Podsystemy taboru, do których ogół społeczeństwa ma dostęp, muszą być dostępne dla osób z niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, zgodnie z pkt 1.6. 2.5. *Utrzymanie* 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. 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. 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. 2.6. *Ruch kolejowy* 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. 2.6.2. Niezawodność i dostępność Działania podczas prac i okresy pomiędzy pracami związanymi z utrzymaniem, wyszkolenie i kwalifikacje 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. 2.6.3. Zgodność techniczna 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. 2.6.4. Dostępność Konieczne jest podjęcie odpowiednich kroków zapewniających niezbędne funkcje wymagane, by zapewnić dostęp dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.2.7. *Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych* 2.7.1. Zgodność techniczna Zasadnicze wymagania dla aplikacji telematycznych gwarantują minimalny poziom jakości usług dla pasażerów i przewoźników towarów, w szczególności w zakresie zgodności technicznej. Należy podjąć działania zapewniające: — 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. 2.7.2. Niezawodność i dostępność Sposoby użytkowania, zarządzania, aktualizacji oraz utrzymania tych baz danych, oprogramowania i protokołów transmisji danych muszą zapewniać wydajność tych systemów oraz jakość usług. 2.7.3. Zdrowie Płaszczyzny współpracy między tymi systemami a użytkownikami muszą być zgodne z minimalnymi zasadami ergonomii i ochrony zdrowia. 2.7.4. Bezpieczeństwo Zapewniony zostać musi odpowiedni poziom uczciwości i niezawodności w zakresie gromadzenia i przekazywania informacji dotyczących bezpieczeństwa. 2.7.5. Dostępność Konieczne jest podjęcie odpowiednich kroków zapewniających, by aplikacje telematyczne dla podsystemów pasażerskich zawierały odpowiednie funkcje wymagane, by zapewnić dostęp dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. | **T** | **Art. 4 pkt 32****Zmiana rozporządzenia wydanego na podstawie art. 25ta ust. 1** | W art. 4 pkt 32 otrzymuje brzmienie:32) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei - wymagania określone w dyrektywie w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w celu zapewnienia interoperacyjności systemu kolei;Nowy załącznik nr 2 do rozporządzenia zgodny z niniejszym załącznikiem do dyrektywy. |  |
| **Załącznik 4** | **PROCEDURA WERYFIKACJI WE PODSYSTEMÓW** 1. **ZASADY OGÓLNE** „Weryfikacja WE” oznacza procedurę przeprowadzaną przez wnioskodawcę w rozumieniu art. 15 w celu wykazania, że spełnione zostały wymagania odpowiednich przepisów unijnych oraz odpowiednich przepisów krajowych, odnoszące się do podsystemu i że można zezwolić na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji.2. **CERTYFIKAT WERYFIKACJI WYDAWANY PRZEZ JEDNOSTKĘ NOTYFIKOWANĄ** 2.1. **Wprowadzenie** Na użytek niniejszej dyrektywy weryfikacja poprzez odniesienie do TSI jest procedurą, w ramach której jednostka notyfikowana sprawdza i potwierdza certyfikatem, że podsystem jest zgodny z odpowiednimi technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI). Nie narusza to zobowiązań wnioskodawcy do stosowania się do innych obowiązujących aktów prawnych Unii oraz do wszelkich weryfikacji dokonywanych przez organy przeprowadzające ocenę, wymaganych na mocy innych przepisów. 2.2. Pośrednie potwierdzenie weryfikacji 2.2.1. *Zasady* Na wniosek wnioskodawcy weryfikacje można przeprowadzić w odniesieniu do części podsystemu lub można je ograniczyć do określonych etapów procedury weryfikacji. W takich przypadkach wyniki weryfikacji można udokumentować w „pośrednim potwierdzeniu weryfikacji” wydanym przez jednostkę notyfikowaną wybraną przez wnioskodawcę. Pośrednie potwierdzenie weryfikacji musi zawierać odniesienie do TSI, z którymi zgodność podlegała ocenie. 2.2.2. *Części podsystemu* Wnioskodawca może złożyć wniosek o pośrednie potwierdzenie weryfikacji dla każdej z części, na które postanawia podzielić podsystem. Każdą część sprawdza się na każdym etapie zgodnie z pkt 2.2.3. 2.2.3. *Etapy procedury weryfikacji* Podsystem lub określone części podsystemu sprawdza się na każdym z następujących etapów: a) całościowy projekt; b) produkcja: budowa, w tym w szczególności prace w zakresie inżynierii lądowej, wytwarzanie, montaż elementów oraz kompleksowa regulacja; c) testy końcowe. Wnioskodawca może złożyć wniosek o pośrednie potwierdzenie weryfikacji dla etapu projektu (włącznie z badaniami typu) oraz dla etapu produkcji całego podsystemu lub każdej z części, na które wnioskodawca postanowił go podzielić (zob. pkt 2.2.2). **2.3. Certyfikat weryfikacji** 2.3.1. Jednostki notyfikowane odpowiedzialne za weryfikację dokonują oceny projektu, produkcji i testów końcowych podsystemu oraz sporządzają certyfikat weryfikacji przeznaczony dla wnioskodawcy, który z kolei sporządza deklarację weryfikacji WE. Certyfikat weryfikacji musi zawierać odniesienie do TSI, z którymi zgodności podlegała ocenie. Jeżeli zgodność podsystemu ze wszystkimi odpowiednimi TSI nie została sprawdzona (np. w przypadku odstępstwa, częściowego stosowania TSI w odniesieniu do modernizacji lub odnowienia, okresu przejściowego dla TSI lub szczególnego przypadku), certyfikat weryfikacji zawiera dokładne odniesienie do TSI lub ich części, zgodność z którymi nie została zbadana przez jednostkę notyfikującą podczas procedury weryfikacji.2.3.2. W przypadku wydania pośrednich potwierdzeń weryfikacji jednostka notyfikowana odpowiedzialna za weryfikację podsystemu uwzględnia te pośrednie potwierdzenia weryfikacji oraz, przed wydaniem certyfikatu weryfikacji: a) weryfikuje, czy pośrednie potwierdzenia weryfikacji prawidłowo obejmują stosowne wymogi TSI; b) sprawdza wszystkie aspekty nieobjęte pośrednimi potwierdzeniami weryfikacji; oraz c) sprawdza końcowe testy całego podsystemu. 2.3.3. W przypadku modyfikacji podsystemu już objętego certyfikatem weryfikacji jednostka notyfikowana wykonuje tylko te badania i testy, które są istotne i niezbędne, tzn. ocena dotyczy tylko tych części podsystemu, które uległy zmianie, oraz ich interfejsów z niezmienionymi częściami podsystemu. 2.3.4. Każda jednostka notyfikowana uczestnicząca w weryfikacji podsystemu sporządza dokumentację zgodnie z art. 15 ust. 4, obejmującą zakres jej czynności.2.4. **Dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji weryfikacji WE** Dokumentację techniczną towarzyszącą deklaracji weryfikacji WE gromadzi wnioskodawca i musi ona zawierać następujące elementy: a) parametry techniczne związane z projektem, w tym ogólne i szczegółowe rysunki powykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki o stopniu szczegółowości wystarczającym do udokumentowania przeprowadzonej weryfikacji zgodności, instrukcje obsługi i utrzymania itd., stosowne dla danego podsystemu; b) wykaz wchodzących w skład podsystemu składników interoperacyjności, o których mowa w art. 4 ust. 3 lit. d); c)dokumentacje, o których mowa w art. 15 ust. 4, sporządzone przez każdą z jednostek notyfikowanych uczestniczących w weryfikacji podsystemu, które zawierają: — kopie deklaracji weryfikacji WE oraz, w stosownych przypadkach, deklaracji przydatności do stosowania WE sporządzonych dla składników interoperacyjności, o których mowa w art. 4 ust. 3 lit. d), w stosownych przypadkach wraz z odpowiednimi zapisami obliczeniowymi oraz kopią protokołów z testów i badań przeprowadzonych przez jednostki notyfikowane na podstawie wspólnych specyfikacji technicznych, — pośrednie potwierdzenia weryfikacji, o ile są dostępne, które towarzyszą certyfikatowi weryfikacji, w tym wyniki weryfikacji przez jednostkę notyfikowaną ważności tych pośrednich potwierdzeń weryfikacji, — certyfikat weryfikacji wraz z odpowiednimi zapisami obliczeniowymi, kontrasygnowany przez jednostkę notyfikowaną odpowiedzialną za weryfikację, stwierdzający zgodność podsystemu z wymogami odpowiednich TSI i wymieniający wszelkie zastrzeżenia odnotowane podczas wykonywania czynności i niecofnięte; do certyfikatu weryfikacji powinny być także dołączone sprawozdania z inspekcji i audytu sporządzone przez tę samą jednostkę w związku z jej zadaniami, zgodnie z pkt 2.5.2 i 2.5.3; d) certyfikaty weryfikacji wydane zgodnie z innymi aktami prawnymi Unii; e) jeżeli zgodnie z art. 18 ust. 4 lit. c) i art. 21 ust. 3 lit. c) wymagana jest weryfikacja bezpiecznej integracji, do stosownej dokumentacji technicznej włącza się sprawozdania oceniające dotyczące wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) w odniesieniu do oceny ryzyka, o których mowa w art. 6 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE (1).2.5. **Nadzór sprawowany przez jednostki notyfikowane** 2.5.1. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za kontrolę produkcji musi mieć stały dostęp do placów budowy, warsztatów produkcyjnych, miejsc składowania oraz, w stosownych przypadkach, do urządzeń służących prefabrykacji i przeprowadzaniu testów, jak też, ogólniej, do wszelkich obiektów, które uzna ona za niezbędne w ramach realizacji swych zadań. Jednostka notyfikowana musi otrzymać od wnioskodawcy wszelkie dokumenty konieczne do tego celu, a w szczególności plany wdrażania oraz dokumentację techniczną dotyczącą danego podsystemu. 2.5.2. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za kontrolę wdrożenia musi okresowo przeprowadzać audyty w celu potwierdzenia zgodności z odpowiednimi TSI. Musi ona dostarczyć sprawozdanie z audytu podmiotom odpowiedzialnym za wdrażanie. Jej obecność może być wymagana na pewnych etapach budowy.2.5.3. Ponadto jednostka notyfikowana może składać niezapowiedziane wizyty na placu budowy lub w warsztacie produkcyjnym. Podczas takich wizyt jednostka notyfikowana może przeprowadzić pełny lub częściowy audyt. Musi ona dostarczyć podmiotom odpowiedzialnym za wdrożenie sprawozdanie z inspekcji oraz — w stosownych przypadkach — sprawozdanie z audytu. 2.5.4. Jednostka notyfikowana musi być zdolna do monitorowania podsystemu, w którym zamontowano składnik interoperacyjności, aby ocenić — jeżeli wymaga tego odpowiednia TSI — jego przydatność do stosowania w otoczeniu kolejowym, do którego jest on przeznaczony.**2.6. Przedkładanie dokumentacji** Wnioskodawca musi przechowywać przez cały okres eksploatacji podsystemu kopię dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE. Kopia ta musi zostać przesłana każdemu państwu członkowskiemu lub Agencji na żądanie. Dokumentację przedkładaną z wnioskiem o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji przedkłada się organowi, w którym składany jest wniosek o zezwolenie. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencja może zażądać, aby część lub części dokumentów przedkładanych wraz z wnioskiem o zezwolenie została(-y) przetłumaczona(-e) na język tego organu.2.7. **Publikowanie** Każda jednostka notyfikowana musi okresowo publikować odpowiednie informacje dotyczące: a) otrzymanych wniosków o weryfikację i pośrednie potwierdzenie weryfikacji; b) wniosków o ocenę zgodności i przydatności składników interoperacyjności do stosowania; c) wydanych pośrednich potwierdzeń weryfikacji lub przypadków odmowy ich wydania; d) wydanych certyfikatów weryfikacji i certyfikatów przydatności do stosowania WE lub przypadków odmowy ich wydania; e) wydanych certyfikatów weryfikacji lub przypadków odmowy ich wydania. 2.8. **Język** Dokumentacja oraz korespondencja dotycząca procedury weryfikacji WE muszą być sporządzane w języku urzędowym Unii obowiązującym w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę wnioskodawca, lub w języku urzędowym Unii zaaprobowanym przez wnioskodawcę. **3. CERTYFIKAT WERYFIKACJI WYDAWANY PRZEZ JEDNOSTKĘ WYZNACZONĄ** 3.1. **Wprowadzenie** W przypadku gdy mają zastosowanie przepisy krajowe, weryfikacja obejmuje procedurę, w ramach której jednostka wyznaczona na podstawie art. 15 ust. 8 (jednostka wyznaczona) sprawdza i potwierdza certyfikatem, że podsystem odpowiada przepisom krajowym będącym przedmiotem powiadomienia zgodnie z art. 14, w odniesieniu do każdego państwa członkowskiego, w którym zamierzone jest ubieganie się o zezwolenie na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji. 3.2. **Certyfikat weryfikacji** Jednostka wyznaczona sporządza certyfikat weryfikacji przeznaczony dla wnioskodawcy. Certyfikat musi zawierać dokładne odesłanie do przepisów krajowych, zgodność z którymi jednostka wyznaczona zbadała w procesie weryfikacji. W przypadku przepisów krajowych dotyczących podsystemów wchodzących w skład pojazdu jednostka wyznaczona dzieli certyfikat na dwie części, z których jedna zawiera odesłanie do przepisów krajowych ściśle dotyczących zgodności technicznej między pojazdem a daną siecią, a druga — do wszystkich pozostałych przepisów krajowych. 3.3. **Dokumentacja** Dokumentacja sporządzona przez jednostkę wyznaczoną i towarzysząca certyfikatowi weryfikacji w przypadku przepisów krajowych musi zostać włączona do dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE, o której mowa w pkt 2.4, i musi zawierać dane techniczne istotne dla oceny zgodności podsystemu z tymi przepisami krajowymi.3.4. **Język** Dokumentacja oraz korespondencja dotycząca procedury weryfikacji WE muszą być sporządzane w języku urzędowym Unii obowiązującym w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę wnioskodawca, lub w języku urzędowym Unii zaaprobowanym przez wnioskodawcę. 4. **WERYFIKACJA CZĘŚCI PODSYSTEMÓW ZGODNIE Z ART. 15 UST. 7** Jeżeli certyfikat weryfikacji ma być wydany dla niektórych części podsystemu, przepisy niniejszego załącznika stosuje się odpowiednio do tych części. | **T** | **Art. 25ta ust. 1** | Nowy załącznik nr 3 do rozporządzenia zgodny z niniejszym załącznikiem do dyrektywy. |  |
|  |