

## Tabela zgodności

### *Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym*

<b>Lp</b>	<b>Projekt ustawy art./ust./pkt</b>	<b>Dyrektywa 96/48/WE</b>	<b>Dyrektywa 2001/16/WE</b>
1.	Art. 4 pkt 27	Art.2a i załącznik I pkt 1	-
2.	Art. 4 pkt 28	-	Art.2a i załącznik I pkt 1
3.	Art. 4 pkt 29	Art. 2b	Art. 2b
4.	Art. 4 pkt 30	Art. 2d	Art. 2d
5.	Art. 4 pkt 31	Art. 2c	Art. 2c
6.	Art. 4 pkt 32	Art. 2e i załącznik III	Art. 2e i załącznik III
7.	Art. 4 pkt 33	Art. 2g	Art. 2g
8.	Art. 25a	Art. 2a i załącznik I	Art. 2a i załącznik I
9.	Art. 25c ust.1	Art. 4 ust.1	Art. 4 ust.1
10.	Art. 25c ust. 2	Art. 16 ust.2	Art. 16 ust.2
11.	Art. 25c ust. 3	Art. 13 ust 1	Art. 13 ust 1
12.	Art. 25c ust. 6	Art. 16 ust.1	Art. 16 ust.1
13.	Art. 25c ust. 7	Art. 13 ust.2	Art. 13 ust.2
14.	Art. 25c ust. 8	Art. 16 i 18	Art. 16 i 18
15.	Art. 25c ust. 9	Art. 10 ust.1 i art.18	Art. 18
16.	Art. 25c ust. 10	Art. 15	Art. 15
17.	Art. 25c ust. 11	Wstęp	Wstęp pkt. 27 i 28
18.	Art. 25d	Art. 10 ust.5 i art. 16 ust.3	Art. 10 ust. 5 i art. 16 ust.3
19.	Art. 25e ust.1	Art. 8,9 i 14	Art. 8,9 i 14
20.	Art. 25e ust.2-4	Art. 18	Art. 18
21.	Art. 25f ust.1	Art. 7	Art. 7
22.	Art. 25g	-	Art. 24
23.	Art. 25k ust.1	-	Art. 14 ust.2
24.	Art. 25k ust.2-4	-	Art. 14 ust.3
25.	Art. 25m	Art. 12	Art. 12
26.	Art. 25s	Art. 20 ust.1	Art. 20 ust.1

## DYREKTYWA RADY 96/48/WE

z dnia 23 lipca 1996 r.

### w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 129d akapit trzeci,

uwzględniając wniosek Komisji<sup>1</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego<sup>2</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>3</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 189c<sup>4</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

w celu umożliwienia obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym oraz władzom regionalnym i lokalnym korzystania w pełni z pozytywnych efektów ustanowienia pewnego obszaru bez granic wewnętrznych, zaleca się w szczególności poprawienie powiązań między połączeniami i uzyskanie interoperacyjności krajowych systemów kolei dużych prędkości, jak również dostępu do nich;

grupa robocza wysokiego szczebla, składająca się z przedstawicieli rządów Państw Członkowskich, oraz przedstawicieli kolei europejskich i europejskiego przemysłu kolejowego zwołana przez Komisję aby zrealizować wniosek o opracowanie generalnego planu transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, który został wyrażony w rezolucji Rady z dnia 4 i 5 grudnia 1989 r.;

w grudniu 1990 r. Komisja przesłała do Rady komunikat na temat systemu kolei dużych prędkości, Rada odniosła się pozytywnie do komunikatu w swej uchwale z dnia 17 grudnia 1990 r.<sup>5</sup>;

zgodnie z art. 129c Traktatu Wspólnota Europejska przyjmie wszystkie środki konieczne do zapewnienia interoperacyjności systemu, w szczególności na polu normalizacji technicznej;

komercyjne wykorzystanie systemu kolei dużych prędkości wymaga doskonałej zgodności charakterystyk infrastruktury i taboru kolejowego; wyniki działalności, bezpieczeństwo,

---

<sup>1</sup> Dz.U. nr C 134 z 17.5.1994, str. 6.

<sup>2</sup> Dz.U. nr C 397 z 31.12.1994, str. 8.

<sup>3</sup> Dz.U. nr C 210 z 14.8.1995, str. 38.

<sup>4</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 19 stycznia 1995 r. (Dz.U. nr C 43 z 20.2.1995, str. 60), wspólne stanowisko Rady z dnia 8 grudnia 1995 r. (Dz.U. nr 356 z 30.12.1995, str. 43) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 16 kwietnia 1996 r. (Dz.U. nr C 141 z 13.5.1996, str. 48).

<sup>5</sup> Dz.U. nr C 33 z 8.2.1991, str. 1.

jakość usług i koszty zależą od tej zgodności, co zapewnia w szczególności interoperacyjność europejskiego systemu kolei dużych prędkości;

stosownie do dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych<sup>6</sup>, przedsiębiorstwa kolejowe muszą mieć zwiększony dostęp do systemów kolejowych Państw Członkowskich, a to z kolei wymaga interoperacyjności infrastruktury, wyposażenia i taboru kolejowego;

Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za zapewnienie zgodności z zasadami bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz z prawami konsumenta, ogólnie stosowanymi do systemów kolejowych, podczas projektowania, budowy, uruchamiania i eksploatacji tych kolei; wraz z władzami lokalnymi odpowiadają także za przestrzeganie prawa własności gruntów, planowania regionalnego i ochrony środowiska naturalnego; jest to bardzo istotne w przypadku systemów kolei dużych prędkości;

dyrektywa Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków pewnych projektów państwowych i prywatnych dla ochrony środowiska naturalnego<sup>7</sup> wymaga oceny oddziaływania na środowisko naturalne budowy linii obsługujących dalekobieżny ruch kolejowy;

krajowe przepisy prawne i wewnętrzne przepisy kolejowe oraz specyfikacje techniczne stosowane przez linie kolejowe znacznie różnią się między sobą; krajowe przepisy prawne i przepisy wewnętrzne włączają procedury właściwe dla krajowych gałęzi przemysłu; zalecają one określone wymiary zewnętrzne, urządzenia i charakterystyki; sytuacja ta uniemożliwia kolejom dużych prędkości swobodne kursowanie na całym terytorium Wspólnoty;

przez lata sytuacja ta stworzyła ścisłe powiązania między krajowymi gałęziami przemysłu kolejowego a krajowymi kolejami, co stanowi przeszkodę w zawieraniu prawdziwych umów; dla podniesienia konkurencyjności w skali światowej te gałęzie przemysłu wymagają otwartego, konkurencyjnego rynku europejskiego;

z tego powodu właściwym jest określenie zasadniczych wymagań dla całej Wspólnoty, które będą stosowane do transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości;

w obliczu zasięgu i złożoności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości wykazano, że z przyczyn praktycznych konieczne jest rozbitcie go na podsystemy; dla każdego z tych podsystemów muszą być wyszczególnione zasadnicze wymagania, ustalone podstawowe parametry i wyznaczone warunki techniczne dla całej Wspólnoty, w szczególności w odniesieniu do części składowych i interfejsów, tak aby spełnić te zasadnicze wymagania; pewne podsystemy (środowisko naturalne, użytkownicy i eksploatacja) będą podlegać warunkom technicznym interoperacyjności (TSI) tylko w takim stopniu, w jakim jest konieczne zapewnienie interoperacyjności w sferze infrastruktury, energii, wydawania dyspozycji i kontroli oraz sterowania ruchem i taborem kolejowym;

wprowadzenie przepisów dotyczących interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości nie może stwarzać nieuzasadnionych barier w wielkości kosztów i korzyści, dla zachowania istniejącej sieci kolejowej w każdym Państwie Członkowskim, ale musi

---

<sup>6</sup> Dz.U. nr L 237 z 24.8.1991, str. 25.

<sup>7</sup> Dz.U. nr L 175 z 5.7.1985, str. 40.

dążyć do utrzymania celu kursowania kolei dużych prędkości na obszarze Wspólnoty;

poszczególnym Państwom Członkowskim powinno się zezwolić w szczególnych przypadkach na niestosowanie pewnych warunków technicznych interoperacyjności, pod warunkiem, że istnienie procedur zapewniających możliwość takich uchyleń jest uzasadniona; art. 129c Traktatu wymaga aby działalność Wspólnoty na rzecz interoperacyjności uwzględniała ekonomiczną efektywność projektów;

aby zapewnić przestrzeganie odpowiednich przepisów dotyczących państwowych procedur przetargowych w sektorze kolejowym, w szczególności dyrektywy 93/38/EWG<sup>8</sup>, strony zawierające umowę muszą włączyć warunki techniczne do dokumentów ogólnych lub dokumentów umowy, dla każdej umowy; konieczne jest powołanie organu ds. specyfikacji europejskich, który służyłby jako instancja odwoławcza w sprawach dotyczących warunków technicznych;

w rozumieniu dyrektywy 93/38/EWG, specyfikacja europejska jest to powszechnie uznawana specyfikacja techniczna, europejskie zatwierdzenie techniczne lub krajowa norma wdrażająca normę europejską; zharmonizowane normy europejskie mają być określone przez organ normalizacji europejskiej, taki jak Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN), Europejski Komitet Normalizacji Elektrotechniki (CENELEC) lub Europejski Instytut Norm Telekomunikacyjnych (ETSI) na polecenie Komisji, a odniesienia do nich opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*;

byłoby w interesie Wspólnoty, aby istniał międzynarodowy system normalizacji zdolny do tworzenia norm, które są faktycznie używane przez podmioty związane z handlem międzynarodowym i które spełniają wymagania polityki Wspólnoty; z tego powodu europejskie organy normalizacyjne muszą kontynuować swoją współpracę z międzynarodowymi organami normalizacyjnymi;

strony zawierające umowę określają dalsze wymagania, które są konieczne do uzupełnienia specyfikacji europejskich lub innych norm; warunki te nie mogą kolidować z zasadniczymi wymaganiami, które zostały zharmonizowane na poziomie Wspólnoty i które musi spełniać transeuropejski system kolei dużych prędkości;

procedury określające ocenę zgodności lub dostosowania wykorzystywanych części składowych muszą opierać się na zastosowaniu modułów objętych decyzją 93/465/EWG<sup>9</sup>; na ile to możliwe i w celu promowania rozwoju zainteresowanych gałęzi przemysłu, właściwym jest rozwinięcie procedur zawierających system zapewnienia jakości; pojęcie części składowej obejmuje przedmioty materialne i niematerialne, takie jak oprogramowanie;

powinien zostać oceniony stopień przydatności do użytku najważniejszych części składowych w zakresie bezpieczeństwa, dostępności lub oszczędności systemu;

podmioty zawierające umowę ustalają w swoich dokumentach umowy, odnosząc się do

---

<sup>8</sup> Dyrektywa Rady 93/38/EWG z dnia 14 czerwca 1993 r. koordynująca procedury udzielania zamówień publicznych przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i telekomunikacji (Dz.U. nr L 199 z 9.8.1993, str. 84), zmieniona Aktem Przystąpienia z 1994 r.

<sup>9</sup> Decyzja Rady 93/465/EWG z dnia 22 lipca 1993 r. dotycząca modułów różnych faz procedur oceny zgodności i zasad umieszczania i stosowania znaku zgodności WE przeznaczonych do wykorzystania w dyrektywach harmonizacji technicznej (Dz.U. nr L 220 z 30.8.1993, str. 23).

specyfikacji europejskich, w szczególności w odniesieniu do części składowych, charakterystyki, które muszą być spełnione przez producentów w ramach warunków umowy; jest to przypadek, kiedy zgodność części składowych jest głównie związana z obszarem ich wykorzystywania, aby zapewnić i zagwarantować interoperacyjności systemu, a nie tylko ich swobodne przemieszczanie na rynku Wspólnoty;

z tego powodu nie jest konieczne umieszczanie przez producenta znaku WE na częściach składowych, które podlegają przepisom niniejszej dyrektywy, ponieważ, na podstawie oceny zgodności i/lub przydatności do użytku przeprowadzonych zgodnie z procedurami zamieszczonymi w tym celu w tej dyrektywie, wystarczająca jest deklaracja interoperacyjności składana przez producenta; nie wpływa to na zobowiązanie producentów do umieszczania znaku WE na pewnych częściach składowych, aby potwierdzić ich zgodność z innymi przepisami Wspólnoty, które się do nich odnoszą;

podsystemy tworzące transeuropejski system kolei dużych prędkości muszą podlegać procedurze weryfikacji; taka weryfikacja musi umożliwiać władzom odpowiedzialnym za ich uruchomienie uzyskanie pewności, że na etapach projektowania, budowy i uruchomienia wyniki odpowiadają obowiązującym przepisom ogólnym i przepisom techniczno-eksploatacyjnym; podsystemy te muszą stwarzać producentom możliwość liczenia na równorzędne traktowanie w każdym państwie; konieczne jest ustalenie pewnego modułu określającego zasady i warunki stosowane do weryfikacji podsystemów WE;

procedura weryfikacji WE opiera się na TSI; TSI są opracowane na polecenie Komisji przez wspólny organ reprezentujący zarządzających infrastrukturą, przedsiębiorstwa kolejowe i przemysł; odniesienie do TSI jest wymagane, aby zapewnić interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości; TSI podlegają przepisom art. 18 dyrektywy 93/38/EWG;

jednostki notyfikowane odpowiadające za sprawdzanie procedur oceny zgodności lub tych odnoszących się do stosowania części składowych oraz procedury oceny podsystemów muszą, w szczególności przy braku jakichkolwiek specyfikacji europejskich, koordynować swoje decyzje na tyle ściśle, na ile to jest możliwe;

dyrektywa Rady 91/440/EWG wymaga rozdzielenia działalności księgowej między usługi transportowe i te dotyczące zarządzania infrastrukturą kolejową; jest to przypadek, kiedy wyspecjalizowane usługi świadczone przez zarządzających infrastrukturą kolejową, wyznaczonych jako jednostki notyfikowane, powinny uzyskać strukturę zgodną z kryteriami, które muszą być stosowane do tego rodzaju organu; inne wyspecjalizowane organy mogą być powiadamiane, jeśli spełniają takie same kryteria;

interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości występuje w skali Wspólnoty; Państwa Członkowskie nie są w stanie, każde z osobna, podjąć działania potrzebnego dla osiągnięcia interoperacyjności; konieczne jest więc podjęcie takich działań, zgodnie z zasadą subsydiarności, na poziomie Wspólnoty,

**PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:**

## **ROZDZIAŁ I**

### **Przepisy ogólne**

## Artykuł 1

1. Zgodnie z art. 129b i 129c Traktatu, celem niniejszej dyrektywy jest ustanowienie warunków, które mają być spełnione, aby osiągnąć interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości na terytorium Wspólnoty, opisanej w załączniku I.
2. Warunki te dotyczą projektów budowy, podnoszenia standardu i eksploatacji infrastruktury i taboru kolejowego, co przyczynia się do funkcjonowania systemu, którego uruchomienie ma nastąpić po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

## Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) *transeuropejski system kolei dużych prędkości* oznacza strukturę opisaną w załączniku I, składającą się z infrastruktury kolejowej obejmującej linie i urządzenia stałe transeuropejskiego systemu transportowego, zbudowane lub o zwiększonym standardzie do jazdy z dużymi prędkościami oraz tabor kolejowy zaprojektowany do korzystania z tej infrastruktury;
- b) *interoperacyjność* oznacza zdolność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości do bezpiecznego i niezakłóconego przemieszczania pociągów szybkobieżnych, które uzyskują określone osiągi. Zdolność ta opiera się na wszystkich warunkach sprawowania nadzoru i warunkach techniczno-eksploatacyjnych, które muszą zostać spełnione aby uzyskać zgodność z zasadniczymi wymaganiami;
- c) *podsystemy* oznaczają, że transeuropejski system kolei dużych prędkości jest wewnątrznie podzielony, tak jak opisano w załączniku II, na podsystemy strukturalne i funkcjonalne, dla których muszą być ustalone zasadnicze wymagania;
- d) *części składowe interoperacyjności* oznaczają wszelkie podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego zależy bezpośrednio lub pośrednio interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości;
- e) *zasadnicze wymagania* oznaczają wszystkie warunki podane w załączniku III, które muszą być spełnione przez transeuropejski system kolei dużych prędkości, podsystemy i ich interoperacyjne części składowe;
- f) *specyfikacje europejskie* oznaczają powszechnie uznawane specyfikacje techniczne, europejskie zatwierdzenia techniczne lub normy krajowe wdrażające normę europejską, jak określono w art. 1 pkt 8-12 dyrektywy 93/38/EWG;
- g) *wymagania techniczne interoperacyjności* (dalej zwane „TSI”) oznaczają warunki, którymi objęty jest każdy podsystem, tak aby spełniał zasadnicze wymagania, przez ustanowienie niezbędnych wzajemnych powiązań funkcjonalnych z podsystemami transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości dla zapewnienia jego kompatybilności;

- h) *wspólny organ przedstawicielski* oznacza organ skupiający przedstawicieli zarządzających infrastrukturą, przedsiębiorstw kolejowych i przemysłu, który odpowiada za opracowanie TSI. „Zarządzający infrastrukturą” oznaczają tych, o których mowa w art. 3 i 7 dyrektywy 91/440/EWG;
- i) *jednostki notyfikowane* oznaczają organy, które są odpowiedzialne za ocenę zgodności lub przydatności do użytku części składowych interoperacyjności lub za ocenę procedur WE dotyczących weryfikacji podsystemów.

### *Artykuł 3*

1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do przepisów dotyczących, dla każdego podsystemu, parametrów, interoperacyjnych części składowych, interfejsów i procedur, jak również warunków ogólnej kompatybilności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, który ma osiągnąć interoperacyjność.
2. Przepisy niniejszej dyrektywy stosuje się z zastrzeżeniem innych przepisów Wspólnoty. Jednakże w przypadku interoperacyjnych części składowych zgodność z zasadniczymi wymaganiami tej dyrektywy może wymagać wykorzystania odrębnych specyfikacji europejskich opracowanych do tego celu.

### *Artykuł 4*

1. Transeuropejski system kolei dużych prędkości, podsystemy i jego interoperacyjne części składowe muszą spełniać odpowiednie zasadnicze wymagania.
2. Dalsze specyfikacje techniczne, o których mowa w art. 18 ust. 4 dyrektywy 93/38/EWG, które są konieczne do uzupełnienia specyfikacji europejskich lub innych norm używanych w ramach Wspólnoty, nie mogą kolidować z zasadniczymi wymaganiami.

## ROZDZIAŁ II

### **Specyfikacje techniczne interoperacyjności**

#### *Artykuł 5*

1. Każdy z podsystemów jest objęty TSI. W przypadku podsystemów dotyczących środowiska, eksploatacji lub użytkowników, TSI będą opracowane tylko w stopniu koniecznym do zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości w zakresie infrastruktury, energii, nadzoru i kontroli, sterowania ruchem i taboru kolejowego.
2. Podsystemy muszą być zgodne z TSI; zgodność ta musi być stale utrzymywana podczas wykorzystywania każdego podsystemu.
3. Aby osiągnąć interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości TSI:
  - a) podają zasadnicze wymagania dla podsystemów i ich interfejsów;

- b) ustalają podstawowe parametry opisane w załączniku II pkt 3, konieczne do spełnienia zasadniczych wymagań;
- c) wyznaczają warunki do spełnienia dla uzyskiwania określonych osiągnięć dla każdej z następujących kategorii linii:
  - linie specjalnie zbudowane do dużych prędkości;
  - linie o specjalnie podwyższonym standardzie do dużych prędkości;
  - linie o specjalnie podwyższonym standardzie do dużych prędkości, które mają szczególne cechy wynikające z rzeźby terenu lub ograniczeń w planowaniu miast;
- d) ustanawiają możliwe przepisy wykonawcze w pewnych szczególnych przypadkach;
- e) wyznaczają interoperacyjne części składowe, które muszą być objęte specyfikacjami europejskimi, włączając normy europejskie, które są potrzebne, aby osiągnąć interoperacyjność w ramach transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, spełniając zasadnicze wymagania;
- f) stwierdzają, w każdym rozpatrywanym przypadku, które z modułów określonych w decyzji 93/465/EWG lub, tam gdzie wskazane, które szczególne procedury mają zostać wykorzystane do oceny zarówno zgodności, jak i przydatności do użytku interoperacyjnych części składowych, a także procedur WE dotyczących weryfikacji podsystemów.

4. TSI nie kolidują z decyzjami Państw Członkowskich dotyczącymi wykorzystania infrastruktury nowej lub o podwyższonym standardzie przeznaczonej do prowadzenia przewozów innymi pociągami.

5. Zgodność ze wszystkimi TSI umożliwia zorganizowanie kompatybilnego transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, który zachowa, odpowiednio, kompatybilność z istniejącym systemem kolejowym każdego Państwa Członkowskiego.

#### *Artykuł 6*

1. Projekty TSI są opracowywane na polecenie Komisji, do ustanowienia zgodnie z procedurą ustaloną w art. 21 ust. 2 przez wspólny organ przedstawicielski. TSI są przyjmowane i poprawiane według tej samej procedury. Są publikowane przez Komisję w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

2. Wspólny organ przedstawicielski jest odpowiedzialny za przygotowywanie przeglądów i uaktualnianie TSI oraz opracowywanie zaleceń dla Komitetu, o którym mowa w art. 21 tak, aby uwzględnić postęp techniczny i potrzeby społeczne.

3. Przygotowanie, przyjęcie i przegląd TSI uwzględnia szacowane koszty rozwiązań technicznych, za pomocą których mogą być one spełnione, biorąc pod uwagę określenie i wykonanie większości efektywnych rozwiązań. W tym celu wspólny organ przedstawicielski dołącza do każdego projektu TSI ocenę szacowanych kosztów i korzyści z tych rozwiązań technicznych dla wszystkich podmiotów gospodarczych i zainteresowanych przedsiębiorstw.



4. Komitet jest regularnie informowany przez wspólny organ przedstawicielski o pracach przygotowawczych nad TSI. Komitet może przekazać wspólnemu organowi wszelkie przydatne zalecenia lub zbiory dokumentów dotyczących przygotowywania TSI, na podstawie zasadniczych wymagań lub w zakresie oceny kosztów.

5. Kiedy każde TSI zostanie przyjęte, a data jego wejścia w życie jest ustalana zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 21 ust. 2.

6. Wspólny organ przedstawicielski musi pracować w sposób otwarty i przejrzysty, zgodnie z ogólnymi procedurami normalizacyjnymi Wspólnoty.

#### *Artykuł 7*

Państwo Członkowskie nie musi stosować pewnych TSI, włączając te z nich, które odnoszą się do taboru kolejowego, w następujących przypadkach i okolicznościach:

- a) w przypadku projektu nowej linii lub podnoszenia standardu do dużych prędkości istniejących linii, które są na zaawansowanym etapie realizacji, kiedy TSI, o których mowa zostaną opublikowane.

Zainteresowane Państwo Członkowskie z wyprzedzeniem powiadamia Komisję o zamierzonym przez siebie uchyleniu przepisów TSI, informuje Komisję o osiągniętym etapie projektu i przesyła jej zestaw dokumentów dotyczących TSI lub ich części, których nie zamierza stosować, przepisy, które ma zamiar stosować w realizacji projektu, tak aby promować jego ostateczną interoperacyjność oraz techniczne, administracyjne lub gospodarcze przyczyny, które uzasadniają takie uchylenie;

- b) w przypadku projektu podwyższenia standardu istniejącej linii dużych prędkości, gdzie skrajnia ładunku, prześwit toru, czy odstęp między torami na linii różnią się od większości przypadków spotykanych w europejskim systemie kolejowym i gdzie ta linia nie tworzy bezpośredniego połączenia z systemem dużych prędkości innego Państwa Członkowskiego, należącym do systemu kolei dużych prędkości.

Zainteresowane Państwo Członkowskie z wyprzedzeniem powiadamia Komisję o swoim zamiarze uchylenia TSI lub ich części dotyczących parametru(-ów) fizycznych odnoszących się do pierwszego punktu, których nie zamierza stosować, przepisów, które zamierza stosować w czasie realizacji projektu, tak aby promować jego ostateczną interoperacyjność, środki przejściowe jakie zamierza zastosować, aby zagwarantować kompatybilność funkcjonowania oraz wskazuje przyczyny techniczne, administracyjne, czy gospodarcze, które uzasadniają takie uchylenie;

- c) w przypadku projektów nowych linii lub przystosowywania istniejących linii do standardu dużych prędkości projekty prowadzone na terytorium zainteresowanego Państwa Członkowskiego, gdy jego system kolejowy nie jest połączony lub jest oddzielony morzem od systemu kolejowego dużych prędkości od pozostałej części Wspólnoty.

Zainteresowane Państwo Członkowskie z wyprzedzeniem powiadamia Komisję o zamierzonym przez siebie uchyleniu przepisów TSI i przesyła jej zestaw dokumentów,

o którym mowa w lit. b) akapit drugi;

- d) w przypadku projektu przystosowywania istniejących linii do standardu dużych prędkości, gdy zastosowanie takich TSI jest zgodne z ekonomiczną efektywnością projektu.

Zainteresowane Państwo Członkowskie z wyprzedzeniem powiadamia Komisję o swoim zamiarze i przesyła jej zestaw dokumentów wskazujący specyfikacje techniczne lub ich części dotyczące interoperacyjności, których nie zamierza stosować. Komisja sprawdza, czy środki planowane przez Państwa Członkowskie są uzasadnione i podejmuje decyzję zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2.

## ROZDZIAŁ III

### **Interoperacyjność części składowych**

#### *Artykuł 8*

Państwa Członkowskie podejmują konieczne kroki, aby zapewnić, że interoperacyjne części składowe:

- znajdowały się na rynku tylko wtedy, gdy umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, a jednocześnie spełniały zasadnicze wymagania;
- były wykorzystywane w zakresie zgodnym z założonym przeznaczeniem oraz były odpowiednio wprowadzane i utrzymywane.

Takie założenia nie wykluczają występowania na rynku takich części składowych do innych celów, ani ich wykorzystywania w konwencjonalnych liniach kolejowych.

#### *Artykuł 9*

Państwa Członkowskie nie mogą, na swoim terytorium i na podstawie niniejszej dyrektywy, zakazywać, ograniczać lub przeszkadzać we wprowadzaniu na rynek tych interoperacyjnych części składowych transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, które spełniają wymagania niniejszej dyrektywy.

#### *Artykuł 10*

1. Państwa Członkowskie uważają za zgodne z zasadniczymi wymaganiami niniejszej dyrektywy stosującymi się do nich te interoperacyjne części składowe, które mają deklarację WE zgodności lub przydatności do użytku, których elementy są zamieszczone w załączniku IV.
2. Zgodność interoperacyjnej części składowej z zasadniczymi wymaganiami stosującymi się do niej jest ustalana w odniesieniu do wszelkich stosownych wymagań europejskich, które mogą istnieć.
3. Odniesienia do specyfikacji europejskich są publikowane w *Dzienniku Urzędowym*

## *Wspólnot Europejskich.*

4. Państwa Członkowskie publikują odniesienia do norm krajowych przenoszących normy europejskie.

5. Przy braku jakichkolwiek specyfikacji europejskich i nie naruszając art. 20 ust. 5, Państwa Członkowskie informują pozostałe Państwa Członkowskie i Komisję o normach i specyfikacjach technicznych stosowanych w celu spełnienia zasadniczych wymagań.

### *Artykuł 11*

W przypadku gdy Państwo Członkowskie lub Komisja uzna, że specyfikacje europejskie nie spełniają zasadniczych wymagań, można podjąć decyzję o częściowym lub całkowitym wycofaniu danych specyfikacji z publikacji je zawierających lub o poprawkach do nich, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 21 ust. 2, po konsultacji z Komitetem powołanym dyrektywą Rady nr 83/189/EWG z dnia 28 marca 1983 r. ustanawiającą procedurę udostępniania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych<sup>10</sup> w zakresie w jakim dotyczy to norm europejskich.

### *Artykuł 12*

1. Jeżeli Państwo Członkowskie potwierdza, że prawdopodobne jest że interoperacyjna część składowa, objęta deklaracją WE zgodności lub przydatności do użytku i wprowadzona na rynek, jeśli jest wykorzystywana zgodnie z przeznaczeniem, nie spełni zasadniczych wymagań, podejmuje wszelkie konieczne kroki, aby ograniczyć pole jej zastosowania, zakazać jej stosowania lub wycofać ją z rynku. Takie Państwo Członkowskie bezzwłocznie informuje Komisję o przyjętych środkach i podaje przyczyny swojej decyzji, w szczególności stwierdzając, czy niespełnianie wymagań nastąpiło z powodu:

- niespełnienia zasadniczych wymagań;
- nieprawidłowego stosowania specyfikacji europejskich tam, gdzie stosowanie takich specyfikacji jest zalecane;
- niedoskonałości specyfikacji europejskich.

2. Komisja jak najszybciej konsultuje się z zainteresowanymi stronami. Jeżeli w następstwie konsultacji Komisja ustali, że środki te są uzasadnione, bezzwłocznie informuje o tym Państwo Członkowskie, które podjęło taką inicjatywę oraz pozostałe Państwa Członkowskie. Jeżeli w następstwie konsultacji Komisja ustali, że te kroki są nieuzasadnione, bezzwłocznie informuje o tym Państwo Członkowskie, które podjęło taką inicjatywę i producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela ustanowionego we Wspólnocie. Jeżeli decyzja, o której mowa w ust. 1 jest uzasadniona przez istnienie luki w specyfikacjach europejskich, stosuje się procedurę określoną w art. 11.

3. Jeżeli interoperacyjna część składowa mająca deklarację zgodności WE nie spełnia stosownych przepisów, właściwe Państwo Członkowskie przyjmuje odpowiednie środki przeciwko temu, kto sporządził taką deklarację oraz informuje o tym Komisję i pozostałe

---

<sup>10</sup> Dz.U. nr L 109 z 26.4.1983, str. 8. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem Przystąpienia z 1994 r.

Państwa Członkowskie.

4. Komisja zapewnia, że Państwa Członkowskie są stale informowane na temat postępów i wyników stosowania tej procedury.

### *Artykuł 13*

1. Aby sporządzić deklarację WE zgodności lub przydatności do użytku interoperacyjnej części składowej, jej producent lub jego upoważniony przedstawiciel ustanowiony we Wspólnocie musi zastosować przepisy ustanowione w TSI.

2. Jeżeli tak wymagają TSI, ocena zgodności lub przydatności do użytku interoperacyjnej części składowej jest dokonywana przez jednostkę notyfikowaną, do której producent lub jego upoważniony przedstawiciel ustanowiony we Wspólnocie złożył wniosek.

3. Jeśli interoperacyjne części składowe podlegają innym dyrektywom Wspólnoty, obejmującym inne aspekty, deklaracja WE zgodności lub przydatności do użytku stwierdza w tym przypadku, że interoperacyjne części składowe także spełniają wymagania tych dyrektyw.

4. Jeżeli ani producent, ani jego upoważniony przedstawiciel ustanowiony we Wspólnocie nie wywiążą się z zobowiązań, jakie nakładają ust. 1-3, zobowiązania te ciążyą na każdej osobie, która wprowadza interoperacyjną część składową na rynek. Takie same zobowiązania są nakładane na każdą osobę, która dokonuje montażu interoperacyjnych części składowych lub elementów części składowych mających różne pochodzenie lub która wytwarza interoperacyjne części składowe na własny użytek, do celów zgodnych z niniejszą dyrektywą.

5. Z zastrzeżeniem przepisów art. 12:

- a) w każdym przypadku, kiedy Państwo Członkowskie stwierdza, że deklaracja zgodności WE została sporządzona niewłaściwie, producent lub jego upoważniony przedstawiciel ustanowiony we Wspólnocie są zobowiązani do zapewnienia przywrócenia zgodności interoperacyjnej części i do przerwania naruszenia na warunkach ustalonych przez to Państwo Członkowskie;
- b) jeżeli niezgodność utrzymuje się, Państwo Członkowskie podejmuje wszystkie odpowiednie działania, aby ograniczyć lub zakazać wprowadzania na rynek danej części składowej lub spowodować jej wycofanie z rynku zgodnie z procedurami przewidzianymi w art. 12.

## ROZDZIAŁ IV

### **Podsystemy**

### *Artykuł 14*

Każde Państwo Członkowskie zezwala na uruchomienie podsystemów strukturalnych tworzących transeuropejski system kolei dużych prędkości, które znajdują się na jego terytorium lub są eksploatowane przez przedsiębiorstwa kolejowe założone na tym obszarze.

W tym celu Państwa Członkowskie podejmują wszystkie konieczne działania, aby zapewnić, że te podsystemy mogą być uruchomione tylko wtedy, jeśli zostały zaprojektowane, skonstruowane i zainstalowane i/lub eksploatowane w taki sposób, który nie przeszkadza spełnieniu dotyczących ich zasadniczych wymagań po zintegrowaniu ich w ramach transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości.

#### *Artykuł 15*

Z zastrzeżeniem art. 19, Państwa Członkowskie nie mogą na swoim terytorium, na podstawie niniejszej dyrektywy zakazać, ograniczać lub przeszkadzać w budowie, uruchomieniu i eksploatacji podsystemów strukturalnych tworzących transeuropejski system kolei dużych prędkości, jeżeli spełniają one zasadnicze wymagania.

#### *Artykuł 16*

1. Państwa Członkowskie uważają podsystemy strukturalne, tworzące transeuropejski system kolei dużych prędkości, za interoperacyjne, jeśli spełniają zasadnicze wymagania, które obejmuje deklaracja weryfikacji WE.
2. Weryfikacja interoperacyjności, zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, podsystemu strukturalnego tworzącego transeuropejski system kolei dużych prędkości, jest przeprowadzana w odniesieniu do TSI, jeśli takie istnieją.
3. Przy braku TSI, Państwa Członkowskie przekazują pozostałym Państwom Członkowskim i Komisji wykaz technicznych zasad stosowanych do spełnienia zasadniczych wymagań.

#### *Artykuł 17*

W sytuacji, gdy TSI nie w pełni spełniają zasadnicze wymagania, Komitet, o którym mowa w art. 21, może być poproszony o konsultację na wniosek Państwa Członkowskiego lub z inicjatywy Komisji.

#### *Artykuł 18*

1. Aby sporządzić deklarację weryfikacji WE, organ orzekający lub jego oficjalny przedstawiciel powoduje zastosowanie procedury sprawdzającej WE, która ma zostać oceniona przez jednostkę notyfikowaną wybraną w tym celu przez ten organ.
2. Działalność jednostki notyfikowanej, odpowiedzialnej za weryfikację WE podsystemu, rozpoczyna się na etapie projektowania i obejmuje wszystkie fazy produkcyjne, aż do etapu zatwierdzenia typu, zanim nastąpi uruchomienie podsystemu.
3. Jednostka notyfikowana jest odpowiedzialna za zebranie dokumentacji technicznej, która ma być dołączona do deklaracji weryfikacji WE. Dokumentacja techniczna musi zawierać wszystkie niezbędne dokumenty związane z charakterystykami podsystemu oraz, odpowiednio, wszystkie dokumenty potwierdzające zgodność interoperacyjnych części składowych. Musi zawierać także wszystkie elementy odnoszące się do warunków i wykorzystywania oraz do instrukcji obsługi, stałego lub okresowego monitorowania, wzajemnego dopasowania i utrzymania.

## Artykuł 19

1. W przypadku gdy Państwo Członkowskie stwierdza, że podsystem strukturalny, objęty deklaracją weryfikacji WE wraz z dołączoną dokumentacją techniczną, nie jest w pełni zgodny z niniejszą dyrektywą, w szczególności nie spełnia zasadniczych wymagań, może wystąpić o przeprowadzenie dodatkowej kontroli.
2. Państwo Członkowskie dokonując takiego wystąpienia niezwłocznie informuje Komisję o wnioskach dotyczących wszelkich dodatkowych kontroli oraz podaje przyczyny, które je uzasadniają. Komisja natychmiast rozpoczyna procedurę przewidzianą w art. 21 ust. 2.

## ROZDZIAŁ V

### Jednostki notyfikowane

## Artykuł 20

1. Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję i pozostałe Państwa Członkowskie o organach odpowiedzialnych za przeprowadzenie procedury oceny zgodności lub przydatności do użytku, o której mowa w art. 13, i procedury kontrolnej, o której mowa w art. 18, wskazując zakres odpowiedzialności każdego organu.

Komisja przydziela im numery identyfikacyjne. Publikuje w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* wykaz organów, ich numery identyfikacyjne i powierzone im zadania oraz zapewnia stałe uaktualnianie tego wykazu.

2. Państwa Członkowskie stosują kryteria przewidziane w załączniku VII do oceny organów, które mają być powiadamiane. Organy spełniające kryteria oceny przewidziane odpowiednimi normami europejskimi są uważane za spełniające je.
3. Państwa Członkowskie wycofuje zatwierdzenie organu, który już nie spełnia kryteriów wymienionych w załączniku VII. Informuje o tym niezwłocznie Komisję i pozostałe Państwa Członkowskie.
4. W przypadku gdy Państwo Członkowskie lub Komisja uznają, że jednostka notyfikowana innego Państwa Członkowskiego nie spełnia już odpowiednich kryteriów, sprawa ta jest przedstawiana Komitetowi, o którym mowa w art. 21, który przedstawia swoją opinię w ciągu 3 miesięcy; w świetle opinii Komitetu, Komisja informuje zainteresowane Państwo Członkowskie o wszystkich niezbędnych zmianach, jeśli jednostka notyfikowana ma utrzymać nadany jej status.
5. W uzasadnionych przypadkach, koordynacja jednostek notyfikowanych jest wprowadzana zgodnie z art. 21 ust. 4.

## ROZDZIAŁ VI

### Komitet

## Artykuł 21

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet, składający się z przedstawicieli Państw Członkowskich, któremu przewodniczy przedstawiciel Komisji.

2. Przedstawiciel Komisji przedkłada Komitetowi projekt środków, jakie należy przedsięwziąć. Komitet przedstawia swoją opinię na temat projektu w terminie, który przewodniczący ustala zależnie od stopnia pilności sprawy. Opinia jest podejmowana większością ustanowioną w artykule 148 ustęp 2 Traktatu dla decyzji, które Rada przyjmuje na wniosek Komisji. Głosy przedstawicieli Państw Członkowskich w Komitecie są ważne w sposób określony w tym artykule. Przewodniczący nie bierze udziału w głosowaniu.

Komisja przyjmuje do realizacji planowane środki, jeżeli są one zgodne z opinią Komitetu.

Jeżeli planowane środki nie są zgodne z opinią Komitetu lub, jeżeli nie zostanie przedstawiona żadna opinia, Komisja bez opóźnień przedkłada Radzie wniosek w sprawie planowanych środków. Rada stanowi większością kwalifikowaną.

Jeżeli po upływie trzech miesięcy od daty przedstawienia Radzie, nie podejmuje ona działań, proponowane środki są przyjmowane przez Komisję, wyjąwszy przypadki, gdy Rada opowiedziała się przeciwko tym środkom zwykłą większością głosów.

3. Komitet może omówić każdą sprawę dotyczącą interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości.

4. Jeśli okaże się to potrzebne, Komitet może powoływać grupy robocze do pomocy w wykonywaniu swoich zadań, w szczególności w celu koordynowania jednostek notyfikowanych.

5. Komitet jest ustanawiany od razu po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

## ROZDZIAŁ VII

### **Przepisy końcowe**

#### *Artykuł 22*

Wszelkie decyzje, podejmowane zgodnie z niniejszą dyrektywą, dotyczące oceny zgodności lub przydatności do użytku interoperacyjnych części składowych, sprawdzania podsystemów tworzących transeuropejski system kolei dużych prędkości oraz wszelkie decyzje podejmowane stosownie do art. 11, 12, 17 i 19 podają szczegółowe przyczyny ich podjęcia. Zainteresowana strona jest o tym jak najszybciej informowana, wraz ze wskazaniem dostępnych środków zaradczych w ramach prawa obowiązującego w zainteresowanych Państwach Członkowskich oraz o terminach, w jakich mają być zastosowane takie środki.

#### *Artykuł 23*

1. Państwa Członkowskie dokonują nowelizacji i przyjmują nowe przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne tak, aby zatwierdzić wykorzystanie interoperacyjnych części składowych oraz uruchomić i eksploatować podsystemy, które są zgodne z niniejszą dyrektywą, nie później niż 30 miesięcy po jej wejściu w życie. Niezwłocznie informują o tym

Komisję.

2. Państwa Członkowskie przyjmując przepisy, o których mowa w ust. 1, zamieszczają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich oficjalnej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia są ustalane przez Państwa Członkowskie.

*Artykuł 24*

Co dwa lata Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie o postępie w osiągnięciu interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości.

*Artykuł 25*

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego pierwszego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

*Artykuł 26*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 23 lipca 1996 r.

*W imieniu Rady*

I. YATES

*Przewodniczący*



*ZAŁĄCZNIK I*  
**TRANSEUROPEJSKI SYSTEM KOLEI DUŻYCH PRĘDKOŚCI**

**1. Infrastruktura**

a) Infrastruktura transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości to infrastruktura linii transeuropejskiej sieci transportowej, którą określają ramowe wytyczne, o których mowa w art. 129c Traktatu:

- taka, która została zbudowana specjalnie dla dużych prędkości,
- taka, której standard został specjalnie dostosowany do dużych prędkości.

Może ona zawierać linie połączeniowe, szczególnie węzły nowych linii lub linii o standardzie dostosowanym do dużych prędkości, ze stacjami zlokalizowanymi w centrach miast, a prędkość na niej musi uwzględniać lokalne warunki.

b) Linie dużych prędkości obejmują:

- linie zbudowane specjalnie dla dużych prędkości, pozwalające na osiągnięcie prędkości równej lub większej niż 250 km/h,
- linie o standardzie dostosowanym do dużych prędkości, pozwalające na osiągnięcie prędkości rzędu 200 km/h,
- linie o standardzie dostosowanym do dużych prędkości, które mają szczególne cechy będące rezultatem ograniczeń topograficznych lub planowania przestrzennego miast, na których prędkość musi być dostosowana do warunków.

**2. Tabor kolejowy**

Nowoczesne pociągi dużych prędkości są projektowane w taki sposób, aby zagwarantować bezpieczny i niczym niezakłócony przewóz:

- przy prędkości co najmniej 250 km/h na liniach specjalnie zbudowanych do dużych prędkości i umożliwiających osiągnięcie prędkości ponad 300 km/h w odpowiednich okolicznościach;
- przy prędkości rzędu 200 km/h na istniejących liniach, których standard został specjalnie dostosowany;
- przy największej możliwej prędkości na pozostałych liniach.

**3. Kompatybilność infrastruktury i taboru kolejowego**

Przewozy pociągami dużych prędkości zakładają doskonałą kompatybilność cech infrastruktury i taboru kolejowego. Osiągi, poziom bezpieczeństwa, jakość usług i koszty zależą od tej kompatybilności.

## *ZAŁĄCZNIK II* **PODSYSTEMY**

1. Do celów niniejszej dyrektywy, system stanowiący transeuropejską sieć kolei dużych prędkości może być podzielony na podsystemy, jak następuje:

1.1 podstawowe obszary strukturalne:

- infrastruktura
- energia
- wydawanie dyspozycji i kontrola
- tabor;

1.2 podstawowe sfery eksploatacyjne:

- utrzymanie
- otoczenie
- eksploatacja
- użytkownicy.

2. Dla każdego podsystemu wskazany jest wykaz aspektów odnoszących się do interoperacyjności, który przekazywany jest wspólnemu organowi reprezentacyjnemu w celu sporządzenia projektów TSI.

Według przepisów art. 6 ust. 1 zamówienie to jest składane zgodnie z procedurą ustaloną w art. 21 ust. 2.

Jeśli jest to konieczne, wykaz aspektów dotyczących interoperacyjności podawany jest przez wspólny organ reprezentacyjny, zgodnie z przepisami art. 5 ust. 3 lit. e).

3. W rozumieniu art. 5 ust. 3 lit. e) za podstawowe parametry uzyskania interoperacyjności uważa się:

### PODSTAWOWE PARAMETRY

- Minimalna wielkość skrajni
- Minimalny promień łuków
- Szerokość toru
- Maksymalny nacisk na tor
- Minimalna długość peronu

- Wysokość peronu
- Napięcie zasilania elektrycznej energii trakcyjnej
- Geometria sieci trakcyjnej
- Charakterystyki ERTMS\*
- Obciążenie na jedną oś
- Maksymalna długość pociągu
- Skrajnia taboru
- Minimalne charakterystyki hamowania
- Graniczne charakterystyki elektryczne taboru
- Graniczne charakterystyki mechaniczne taboru
- Charakterystyki eksploatacyjne związane z bezpieczeństwem pociągów
- Graniczne charakterystyki związane z hałasem zewnętrznym
- Graniczne charakterystyki związane z zewnętrznymi drganiami
- Graniczne charakterystyki związane z zewnętrznymi zakłóceniami elektromagnetycznymi
- Graniczne charakterystyki związane z hałasem wewnętrznym
- Graniczne charakterystyki związane z klimatyzacją
- Charakterystyki związane z przewozem osób niepełnosprawnych.

---

\* Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym – ERTMS.

*ZAŁĄCZNIK III*  
**ZASADNICZE WYMAGANIA**

**1. Wymagania ogólne**

1.1. *Bezpieczeństwo*

- 1.1.1. Projektowanie, konstruowanie lub montaż, utrzymanie i kontrolowanie składników mających podstawowe znaczenie dla bezpieczeństwa, w szczególności składników wiążących się z ruchem pociągów, musi gwarantować bezpieczeństwo na poziomie odpowiadającym celom ustalonym dla sieci, w tym obejmujących szczególne sytuacje awaryjne.
- 1.1.2. Parametry wiążące się ze stykiem koło/szlina muszą spełniać wymagania stabilności niezbędne do zapewnienia bezpiecznego przemieszczania przy maksymalnej dopuszczalnej prędkości.
- 1.1.3. Wykorzystywane składniki muszą wytrzymywać wszelkie naciski występujące normalnie i wyjątkowo, które zostały określone w czasie eksploatacji. Następstwa wszelkich przypadkowych awarii, odbijające się na poziomie bezpieczeństwa, muszą być ograniczone przez zastosowanie odpowiednich środków zapobiegawczych.
- 1.1.4. Projektowanie instalacji stałych i taboru oraz wybór wykorzystywanych materiałów musi mieć na celu ograniczanie powstawania, rozszerzania się i skutków ognia oraz dymu w przypadku pożaru.
- 1.1.5. Wszelkie urządzenia przeznaczone do obsługi przez użytkowników muszą być zaprojektowane w sposób nienarażający ich na niebezpieczeństwo, jeśli są wykorzystywane niezgodnie z zaleconą instrukcją, lecz w sposób możliwy do przewidzenia.

1.2. *Niezawodność i gotowość techniczna*

Kontrolowanie i utrzymanie elementów trwałych i ruchomych, które wiążą się z ruchem pociągów musi być zorganizowane, wykonywane i oceniane w taki sposób, aby utrzymać je w gotowości technicznej do eksploatacji w określonych warunkach.

1.3. *Zdrowie*

- 1.3.1. Materiały, które prawdopodobnie, ze względu na sposób ich wykorzystywania, stwarzają zagrożenie dla zdrowia osób mających do nich dostęp nie mogą być stosowane w pociągach i infrastrukturze kolejowej.
- 1.3.2. Materiały takie muszą być dobrane, wprowadzane do użytku i wykorzystywane w taki sposób, aby ograniczyć emisję szkodliwych i niebezpiecznych dymów lub gazów, szczególnie w przypadku pożaru.

1.4. *Ochrona środowiska naturalnego*

- 1.4.1. Następstwa uruchomienia i eksploatacji transeuropejskiej sieci kolei szybkobieżnej dla

środowiska naturalnego muszą zostać ocenione i wzięte pod uwagę na etapie projektowania systemu, zgodnie z obowiązującymi przepisami Wspólnoty.

1.4.2. Materiały wykorzystywane w pociągach i infrastrukturze muszą zapobiegać emisji dymów i gazów, które są szkodliwe i niebezpieczne dla środowiska naturalnego, w szczególności w przypadku pożaru.

1.4.3. Systemy taborowe i zasilania energetycznego muszą być projektowane i produkowane w taki sposób, żeby były kompatybilne pod względem elektromagnetycznym z instalacjami, sprzętem oraz państwowymi lub prywatnymi sieciami, których funkcjonowanie mogłyby zakłócać.

## 1.5. *Kompatybilność techniczna*

Cechy techniczne infrastruktury i instalacji stałych muszą być kompatybilne wzajemnie oraz z pociągami, które mają być wykorzystywane w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości.

Jeżeli dostosowanie do tych cech okaże się trudne na pewnych odcinkach sieci, można stosować rozwiązania tymczasowe, które zapewnią kompatybilność w przyszłości.

## 2. **Wymagania właściwe dla poszczególnych podsystemów**

### 2.1. *Infrastruktura*

#### 2.1.1. Bezpieczeństwo

Muszą zostać podjęte odpowiednie działania, aby uniemożliwić dostęp i niepożądane wtargnięcie do urządzeń na liniach poruszających się z dużymi prędkościami.

Muszą zostać podjęte działania, aby ograniczyć niebezpieczeństwo, na które narażeni są ludzie, szczególnie na stacjach, przez które pociągi przejeżdżają z dużą prędkością.

Infrastruktura, do której mają dostęp ludzie, musi być zaprojektowana i wykonana w taki sposób, żeby ograniczyć wszelkie zagrożenia zdrowia ludzkiego (stabilność, pożar, dostęp, ewakuacja, perony, itd.).

Muszą zostać ustanowione właściwe przepisy uwzględniające szczególne warunki bezpieczeństwa w bardzo długich tunelach.

### 2.2. *Energia*

#### 2.2.1. Bezpieczeństwo

Funkcjonowanie systemów zasilania energetycznego nie może stwarzać zagrożenia bezpieczeństwa ani dla pociągów dużych prędkości, ani dla ludzi (użytkownicy, personel obsługujący, mieszkańcy domów położonych w pobliżu torów i osoby postronne).

#### 2.2.2. Ochrona środowiska naturalnego

Funkcjonowanie systemów zasilania energetycznego nie może powodować zakłóceń w środowisku naturalnym przekraczających określone limity.

### 2.2.3. Kompatybilność techniczna

Systemy zasilania energetycznego użytkowane w całym transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości muszą:

- pozwalać na uzyskiwanie przez pociągi określonych osiągnięć;
- być kompatybilne z urządzeniami pobierającymi energię, w które są wyposażone pociągi.

## 2.3. *Wydawanie poleceń i kontrola oraz sygnalizacja*

### 2.3.1. Bezpieczeństwo

Kontrola i wydawanie poleceń oraz urządzenia sygnalizacyjne stosowane w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości muszą umożliwiać pociągom poruszanie się przy poziomie bezpieczeństwa, który odpowiada celom wyznaczonym dla tej sieci.

### 2.3.2. Kompatybilność techniczna

Wszystkie nowo budowane obiekty infrastrukturalne dużych prędkości i nowo produkowany tabor dużych prędkości lub, które opracowano po przyjęciu kompatybilnego systemu kontroli i wydawania poleceń oraz sygnalizacji muszą charakteryzować się właściwościami pozwalającymi na użytkowanie tych systemów.

Sprzęt do wydawania poleceń i kontroli oraz urządzenia sygnalizacyjne zainstalowane w kabinie maszynisty muszą pozwalać na normalną eksploatację, w określonych warunkach, w całym transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości.

## 2.4. *Tabor*

### 2.4.1. Bezpieczeństwo

Tabor i urządzenia łączące muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby zabezpieczyć pomieszczenia pasażerskie i sterowania w przypadku zderzenia lub wykolejenia.

Sprzęt elektryczny nie może powodować zagrożenia bezpieczeństwa i funkcjonowania urządzeń sterujących, kontrolnych i sygnalizacyjnych.

Technika hamowania i stosowane siły docisku muszą być kompatybilne z typami toru, konstrukcją oraz urządzeniami sygnalizacyjnymi.

Należy podjąć odpowiednie działania, aby uniemożliwić dostęp do części składowych urządzeń pod napięciem elektrycznym oraz aby nie wystawiać ludzi na niebezpieczeństwo.

W przypadku powstania zagrożenia, określone urządzenia powinny umożliwić skontaktowanie się pasażerów z maszynistą i towarzyszącym im personelem.

Drzwi kontrolne muszą być wyposażone w system otwierania i zamykania, który zapewnia bezpieczeństwo pasażerów.

Wyjścia awaryjne muszą być dostępne i oznakowane.

Należy ustanowić właściwe przepisy, aby uwzględnić szczególne warunki bezpieczeństwa w bardzo długich tunelach.

Awaryjny system oświetlenia w pociągach o wystarczającej intensywności światła i czasie działania stanowi bezwzględny wymóg.

Pociągi muszą być wyposażone w system urządzeń przekaźnikowych, który zapewnia personelowi obsługującemu i kontroli naziemnej środki łączności z otoczeniem pozakolejowym.

#### 2.4.2. Niezawodność i gotowość techniczna

Projektowanie podstawowego sprzętu oraz urządzeń jezdnych, trakcyjnych i hamujących, jak również systemów kontroli i wydawania poleceń musi, w określonych sytuacjach awaryjnych, umożliwiać ciągłą eksploatację pociągu bez negatywnych skutków dla pozostałego eksploatowanego sprzętu.

#### 2.4.3. Kompatybilność techniczna

Sprzęt elektryczny musi być kompatybilny z urządzeniami sterującymi, kontrolnymi i sygnalizacyjnymi.

Cechy urządzeń pobierających energię elektryczną muszą umożliwiać ruch pociągów w ramach systemów zasilania energetycznego transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości.

Cechy taboru muszą pozwalać na prowadzenie przewozów na każdej linii, na której zamierza się go eksploatować.

### 2.5. *Utrzymanie*

#### 2.5.1. Zdrowie

Urządzenia techniczne i procedury wykorzystywane w ośrodkach utrzymania nie mogą stanowić zagrożenia dla zdrowia ludzkiego.

#### 2.5.2. Ochrona środowiska naturalnego

Urządzenia techniczne i procedury wykorzystywane w ośrodkach utrzymania nie mogą przekraczać dopuszczalnych poziomów uciążliwości dla otaczającego środowiska.

### 2.5.3. Kompatybilność techniczna

Urządzenia techniczne w pociągach dużych prędkości muszą umożliwiać eksploatację bezpieczną, niezagrażającą zdrowiu i zapewniającą odpowiedni komfort we wszystkich pociągach, do których zostały zaprojektowane.

## 2.6. *Otoczenie*

### 2.6.1. Zdrowie

Eksploatacja transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości nie może przekraczać przyjętych przepisami prawa limitów uciążliwości hałasu.

### 2.6.2. Ochrona środowiska naturalnego

Funkcjonowanie transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości nie może powodować takiego poziomu drgań gruntu, który jest niedopuszczalny dla bezpośredniego otoczenia położonego w sąsiedztwie infrastruktury i przy normalnym stanie utrzymania.

## 2.7. *Eksploatacja*

### 2.7.1. Bezpieczeństwo

Ujednolicenie przepisów eksploatacji sieci i kwalifikacji maszynistów oraz personelu obsługującego musi zapewniać bezpieczną eksploatację w skali międzynarodowej.

Eksploatacja i okresowe konserwacje, szkolenia i kwalifikacje personelu dokonującego prac konserwacyjnych, system zapewnienia jakości utworzony w ośrodkach konserwacji zainteresowanych operatorów muszą zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa.

### 2.7.2. Niezawodność i gotowość techniczna

Operatorzy i cykle konserwacji, szkolenia i kwalifikacje personelu dokonującego prac konserwacyjnych oraz stworzenie systemu zapewnienia jakości w ośrodkach konserwacji zainteresowanych operatorów muszą zapewniać wysoki poziom niezawodności i gotowości technicznej.

### 2.7.3. Kompatybilność techniczna

Ujednolicenie przepisów eksploatacji sieci i kwalifikacji maszynistów, personelu obsługującego oraz kadry kierowniczej odpowiedzialnej za prowadzenie ruchu musi zapewniać efektywność eksploatacji transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości.



*ZAŁĄCZNIK IV*  
**INTEROPERACYJNOŚĆ CZĘŚCI SKŁADOWYCH**

Deklaracja WE zgodności i przydatności do użytku:

1. *Interoperacyjność części składowych*

Deklaracja WE stosuje się do interoperacyjnych części składowych mających wpływ na interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, jak podano w art. 3. Częściami tymi mogą być:

1.1 części składowe wielokrotnego użytku

Są to części składowe, które nie są specyficzne dla sieci kolejowej, ale które mogą być wykorzystywane w innych dziedzinach;

1.2 części składowe wielokrotnego użytku mające szczególne cechy

Są to części składowe wielokrotnego użytku, które nie są specyficzne dla sieci kolejowej, ale które muszą wykazywać określone osiągi, jeśli wykorzystuje się je do celów kolejowych;

1.3 szczególne części składowe

Są to części składowe, które są właściwe dla zastosowań kolejowych.

2. *Zakres*

Deklaracja WE obejmuje:

- albo ocenę dokonaną przez jednostkę notyfikowaną (jednostki notyfikowane) dotyczącą zgodności interoperacyjnej części składowej, rozpatrywanej w sposób wyodrębniony, ze specyfikacjami technicznymi, które mają być spełnione;
- albo ocenę/orzeczenie jednostki notyfikowanej (jednostek notyfikowanych) dotyczącą przydatności do użytku interoperacyjnej części składowej, rozpatrywanej w swoim otoczeniu kolejowym, w szczególności w przypadkach, gdy w grę wchodzi interfejsy, w odniesieniu do specyfikacji technicznych, w szczególności tych o charakterze funkcjonalnym, które mają być poddane procedurze kontrolnej.

Procedury oceny wdrożone przez jednostki notyfikowane na etapach projektowania i produkcji zostaną opracowane według modułów zdefiniowanych w decyzji 93/465/EWG, zgodnie z warunkami, o których mowa w TSI.

3. *Treść deklaracji WE*

Deklaracja WE zgodności lub przydatności do użytku oraz towarzyszące jej dokumenty muszą być datowane i podpisane.

Deklaracja ta musi być napisana w tym samym języku, co instrukcje i musi zawierać następujące elementy:

- odniesienia do dyrektywy;
- nazwę i adres producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela ustanowionego we Wspólnocie (podać nazwę handlową i pełny adres, a w przypadku upoważnionego przedstawiciela - także nazwę handlową producenta lub konstruktora);
- opis interoperacyjnej części składowej (marka, typ, itp.);
- opis procedury zastosowanej w celu zadeklarowania zgodności lub przydatności do użytku (art. 13);
- wszystkie odpowiednie opisy wykonane dla interoperacyjnej części składowej, w szczególności warunki jej użytkowania;
- nazwa i adres jednostki notyfikowanej (jednostek notyfikowanych) włączonej w procedurę oceny zgodności lub przydatności do użytku oraz data uzyskania certyfikatu o przeprowadzeniu badania kontrolnego wraz z czasem trwania i warunkami ważności tego certyfikatu, jeśli jest to wskazane;
- odniesienie do specyfikacji europejskich, jeśli jest to wskazane;
- określenie sygnatariusza mającego przyznane pełnomocnictwa do zaangażowania producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela ustanowionego we Wspólnocie.

*ZAŁĄCZNIK V*  
**PODSYSTEMY**

**DEKLARACJA WERYFIKACJI WE**

Deklaracja weryfikacji WE i towarzyszące jej dokumenty muszą być datowane i podpisane.

Deklaracja musi być napisana w tym samym języku, co zestaw dokumentów technicznych i musi zawierać następujące elementy:

- odniesienia do dyrektywy;
- nazwę i pełny adres strony zawierającej umowę lub jej upoważnionego przedstawiciela ustanowionego we Wspólnocie. (Podać nazwę handlową i pełny adres, a w przypadku upoważnionego przedstawiciela - także nazwę handlową strony zawierającej umowę);
- krótki opis podsystemu;
- nazwę i adres jednostki notyfikowanej, która prowadziła kontrolę według procedury WE, o której mowa w art. 18;
- odniesienia do dokumentów zawartych w tece dokumentów technicznych;
- wszystkie odpowiednie przepisy, obowiązujące czasowo i ostateczne, które stosują się do podsystemów, w szczególności wszelkie ograniczenia lub warunki eksploatacyjne, jeśli jest to wskazane;
- jeśli jest ona czasowa: czas obowiązywania deklaracji WE;
- potwierdzenie tożsamości sygnatariusza.

## *ZAŁĄCZNIK VI* **PODSYSTEMY**

### WERYFIKACJA WE

1. Weryfikacja WE jest procedurą, przy pomocy której jednostka notyfikowana dokonuje sprawdzenia i zaświadcza, na prośbę strony zawierającej umowę lub jej upoważnionego przedstawiciela ustanowionego we Wspólnocie, że podsystem:
  - jest zgodny z dyrektywą;
  - jest zgodny z innymi przepisami wynikającymi z Traktatu i może być wprowadzony do eksploatacji.
2. Podsystem jest sprawdzany na każdym z następujących etapów:
  - ogólne projektowanie;
  - budowa podsystemu, w tym w szczególności prace inżynierii wodno-ładowej, montaż części, ogólna regulacja;
  - końcowe próby podsystemu.
3. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za weryfikację WE sporządza certyfikat zgodności przeznaczony dla strony zawierającej umowę lub jej upoważnionego przedstawiciela ustanowionego we Wspólnocie, który z kolei przygotowuje deklarację weryfikacji WE przeznaczoną dla władz nadzorczych w Państwie Członkowskim, w którym podsystem jest zlokalizowany i/lub eksploatowany.
4. Zestaw dokumentów technicznych załączanych do deklaracji weryfikacji musi być opracowany w następujący sposób:
  - dla infrastruktury: plany inżyniersko-konstrukcyjne, akta zatwierdzeń na wykonanie prac ziemnych (wykopów) i wzmocnień konstrukcji, sprawozdania z przeprowadzenia prób i kontroli betonu;
  - dla pozostałych podsystemów: ogólne i szczegółowe rysunki wraz ze schematami elektrycznymi i hydraulicznymi, schematami obwodu sterowniczego, opisami systemów automatycznego przetwarzania danych, instrukcjami eksploatacyjnymi i konserwatorskimi, itp.;
  - wykaz interoperacyjnych części składowych, o których mowa w art. 3, włączonych do podsystemu;
  - egzemplarze deklaracji WE zgodności lub przydatności do użytku, z którymi części składowe muszą być dostarczane, zgodnie z art. 13 dyrektywy, wraz z odpowiednimi obliczeniami, jeśli jest to wskazane, oraz egzemplarzem akt dotyczących prób i badań przeprowadzonych przez jednostki notyfikowane na podstawie ogólnych specyfikacji technicznych;

- certyfikat jednostki notyfikowanej odpowiedzialnej za weryfikację WE wraz z odpowiednimi obliczeniami i kontrasygnowane przez tę jednostkę, stwierdzający, że projekt odpowiada przepisom niniejszej dyrektywy i wymieniający, jeśli jest to wskazane, zastrzeżenia zapisane podczas wykonywania tych czynności i ostatecznie niewycofane; do zaświadczenia powinny być także dołączone sprawozdanie z kontroli finansowej i badań, sporządzone w związku z weryfikacją, jak podano w pkt 5.3 i 5.4.

## 5. Monitorowanie

- 5.1. Celem monitorowania WE jest zapewnienie wypełniania obowiązków, wynikających z dokumentów technicznych w toku procesu produkcji podsystemu.
- 5.2. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za sprawowanie kontroli nad procesem produkcyjnym musi mieć zapewniony stały dostęp do miejsc budowy, zakładów produkcyjnych, terenów składowania i, jeśli jest to wskazane, urządzeń do prefabrykacji i przeprowadzania prób oraz ogólnie do wszystkich miejsc, które ten organ uważa za niezbędne do swojego zadania. Strona zawierająca umowę lub jej upoważniony przedstawiciel we Wspólnocie musi wysłać do niej wszystkie dokumenty potrzebne do tego celu, w szczególności plany wykonania i dokumenty techniczne dotyczące podsystemu.
- 5.3. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za sprawdzanie stanu wykonania musi dokonywać okresowych kontroli, aby potwierdzić zgodność z dyrektywą. Musi ona dostarczyć sprawozdanie z kontroli jednostkom odpowiedzialnym za wdrożenie. Może ona wymagać, aby pewne etapy budowy odbywały się w jej obecności.
- 5.4. Ponadto, jednostka notyfikowana może składać niespodziewane wizyty na miejscu prac lub w zakładach produkcyjnych. W czasie takich wizyt jednostka notyfikowana może przeprowadzać pełne lub częściowe kontrole. Musi ona dostarczyć jednostkom odpowiedzialnym za wykonanie sprawozdanie pokontrolne, lub odpowiednio – raport z audytu.
6. Zestaw dokumentów technicznych, o których mowa w ust. 4 musi być zdeponowany u strony zawierającej umowę lub jej upoważnionego przedstawiciela ustanowionego we Wspólnocie, jako potwierdzenie certyfikatu zgodności wydanego przez jednostkę notyfikowaną, która jest odpowiedzialna za sprawdzenie podsystemu w warunkach roboczych. Zestaw ten musi być dołączony do deklaracji weryfikacji WE, którą strona zawierająca umowę przesyła do władz nadzorczych w zainteresowanym Państwie Członkowskim.

Egzemplarz tego zapisu musi pozostać w posiadaniu strony zawierającej umowę w ciągu całego okresu użytkowania podsystemu. Musi on być przesyłany do wszystkich pozostałych Państw Członkowskich, które o to poproszą.

7. Każda jednostka musi okresowo przekazywać odpowiednie informacje dotyczące:
  - otrzymanych wniosków o dokonanie weryfikacji WE;
  - wydanych deklaracji zgodności;

- odmów wydania deklaracji zgodności.
8. Akta i korespondencja związana z procedurami weryfikacyjnymi WE muszą być sporządzone w jednym z oficjalnych języków Państwa Członkowskiego, w którym jest ustanowiona strona zawierająca umowę lub jej upoważniony przedstawiciel we Wspólnocie, albo w języku zaakceptowanym przez Wspólnotę.

*ZAŁĄCZNIK VII*  
**MINIMALNE KRYTERIA, KTÓRE MUSZĄ BYĆ WZIĘTE POD UWAGĘ  
PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE PRZY POWIADAMIANIU JEDNOSTEK  
NOTYFIKOWANYCH**

1. Jednostka, jej dyrektor i personel odpowiedzialny za dokonywanie operacji sprawdzających nie mogą zostać włączeni ani bezpośrednio, ani jako upoważnieni przedstawiciele w projektowanie, produkcję, konstruowanie, marketing lub utrzymanie interoperacyjnych części składowych, podsystemów ani w ich użytkowanie. Nie wyklucza to możliwości wymiany informacji technicznej między producentem lub konstruktorem a tym organem.
2. Jednostka i personel odpowiedzialny za kontrolę musi wykonać operacje sprawdzające z zachowaniem uczciwości zawodowej i możliwie najwyższą fachowością techniczną; nie mogą oni podlegać jakimkolwiek naciskom ani bodźcom, w szczególności natury finansowej, które mogą wpływać na ich osąd lub wyniki przeprowadzanej przez nich kontroli, w szczególności stwarzane przez osoby lub grupy osób, które odczuwają skutki tej kontroli.
3. Jednostka ta musi zatrudnić personel i posiadać środki niezbędne do właściwego wykonania zadań technicznych i administracyjnych związanych z przeprowadzaniem kontroli. Powinna mieć także zapewniony dostęp do sprzętu potrzebnego do dokonywania kontroli nadzwyczajnych.
4. Personel odpowiedzialny za dokonywanie kontroli musi mieć:
  - właściwe przeszkolenie techniczne i zawodowe;
  - zadowalającą wiedzę na temat wymagań odnoszących się do dokonywania kontroli, które wykonują oraz odpowiednią praktykę w wykonywaniu takich kontroli;
  - zdolność do sporządzania certyfikatów, protokołów i sprawozdań, które stanowią oficjalny zapis przeprowadzonych kontroli.
5. Musi być zagwarantowana niezależność personelu odpowiedzialnego za kontrole. Żaden urzędnik nie może być wynagradzany na podstawie liczby wykonanych kontroli, ani ich wyników.
6. Jeśli zgodnie z prawem krajowym danego Państwa Członkowskiego odpowiedzialność cywilna nie spoczywa na tym państwie lub gdy kontrole nie są przeprowadzane bezpośrednio przez to państwo, jednostka musi mieć polisę ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej.
7. Personel tej jednostki jest związany tajemnicą zawodową w odniesieniu do wszystkiego, o czym dowiaduje się podczas pełnienia swoich obowiązków służbowych (nie dotyczy to właściwych władz administracyjnych Państwa, w którym wykonuje swoją działalność) stosownie do niniejszej dyrektywy lub wszelkich przepisów prawa krajowego wprowadzających ją w życie.

# DYREKTYWA 2001/16/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 19 marca 2001 r.

w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 156,

uwzględniając wniosek Komisji<sup>1</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego<sup>2</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>3</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu<sup>4</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) Celem umożliwienia obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym oraz władzom regionalnym i lokalnym pełne uczestnictwo w korzyściach będących wynikiem ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych, właściwe jest, w szczególności, poprawienie powiązań wzajemnych oraz interoperacyjności krajowych sieci kolejowych, jak również dostępu do nich, wprowadzając w życie wszelkie środki, które mogą być niezbędne w obszarze normalizacji technicznej, jak przewiduje art. 155 Traktatu.
- 2) Podpisując Protokół przyjęty w Kyoto w dniu 12 grudnia 1997 r. Unia Europejska zobowiązała się do redukcji emisji gazów. Cele te wymagają dostosowań na drodze do osiągnięcia równowagi między różnymi rodzajami transportu, a co za tym idzie zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego.
- 3) Strategia Rady dotycząca włączenia środowiska naturalnego oraz trwałego rozwoju do polityki transportowej Wspólnoty uwypukla potrzebę stanowienia celem ograniczenia wpływu transportu na środowisko naturalne.
- 4) Działalność komercyjna kolei w całej transeuropejskiej sieci kolejowej wymaga w szczególności wzorowej zgodności cech infrastruktury i taboru, jak również skutecznego wzajemnego połączenia systemów informowania i komunikowania różnych zarządców i operatorów infrastruktury; od takiej zgodności i wzajemnego połączenia uzależnione są: stopień wydajności, poziom bezpieczeństwa, jakość usług

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 89 E z 28.03.2000, str. 1.

<sup>2</sup> Dz.U. C 204 z 18.07.2000, str. 13.

<sup>3</sup> Dz.U. C 317 z 6.11.2000, str. 22.

<sup>4</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 17 maja 2000 r. (Dz.U. C 59 z 23.02.2001, str. 106), wspólne stanowisko Rady z dnia 10 listopada 2000 r. (Dz.U. C 23 z 24.01.2001, str. 15) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 13 lutego 2001 r.



oraz koszty, podobnie jak, w szczególności, interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.

- 5) Aby osiągnąć te cele Rada podjęła w dniu 23 lipca 1996 r. pierwszy środek w postaci przyjęcia dyrektywy 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości<sup>1</sup>.
- 6) W swej Białej Księdze zatytułowanej „Strategia rewitalizacji kolei Wspólnoty” z 1996 r. Komisja ogłosiła drugi środek w sektorze kolei konwencjonalnej a następnie zamówiła przeprowadzenie badań dotyczących integracji krajowych systemów kolejowych, których wyniki opublikowano w maju 1998 r. wraz z zaleceniem przyjęcia dyrektywy opartej na podejściu przyjętym w sektorze kolei dużych prędkości; badania zawierały również zalecenie, aby, zamiast bezpośrednio zajmować się wszystkimi przeszkodami na drodze do interoperatywności, rozwiązać problemy stopniowo, zgodnie z kolejnością priorytetów opartą o stosunek kosztów i korzyści w odniesieniu do każdego proponowanego środka; badania wykazały, iż harmonizacja procedur i zasad w zakresie wykorzystania i wzajemnego połączenia systemów informowania i komunikowania jest wydajniejsza niż środki, na przykład, dotyczące infrastrukturalnej skrajni ładunku.
- 7) Komunikat Komisji w sprawie „integracji systemów kolei konwencjonalnych” zaleca przyjęcie niniejszej dyrektywy i uzasadnia podobieństwa oraz główne różnice w porównaniu z dyrektywą nr 96/48/WE. Główne różnice polegają na przyjęciu zakresu geograficznego, rozszerzeniu zakresu technicznego uwzględniającego wyniki powyższych badań oraz przyjęciu podejścia stopniowego w stosunku do wyeliminowania przeszkód na drodze do interoperacyjności systemu kolejowego, w tym ustalenia porządku priorytetów oraz harmonogramu jego sporządzenia.
- 8) Wobec takiego stopniowego podejścia oraz czasu koniecznego w konsekwencji do przyjęcia wszystkich specyfikacji technicznych interoperacyjności (TSIs), należy podjąć kroki celem uniknięcia sytuacji, w której Państwa Członkowskie przyjmują nowe przepisy krajowe lub podejmują projekty zwiększające heterogeniczność obecnego systemu.
- 9) Przyjęcie podejścia stopniowego spełnia specjalne potrzeby celu interoperacyjności systemu kolei konwencjonalnych, który charakteryzuje się starą infrastrukturą i taborem krajowym wymagającym dużych inwestycji na dostosowanie i odnowę, przy czym należy szczególnie uważać na to, by nie nakładać kar ekonomicznych na kolej vis-a-vis z innymi rodzajami transportu.
- 10) W uchwale z dnia 10 marca 1999 r. w sprawie pakietu kolejowego Parlament wyraził żądanie, aby stopniowe otwarcie sektora kolejowego postępowało równoległe z najszybszymi i najwydajniejszymi środkami harmonizacji technicznej.
- 11) Na posiedzeniu Rady w dniu 6 października 1999 r. zażądano od Komisji, by zaproponowała strategię poprawienia interoperacyjności transportu kolejowego oraz zredukowania wąskich gardeł celem bezzwłocznego wyeliminowania przeszkód technicznych, administracyjnych i ekonomicznych na drodze do współdziałania sieci przy jednoczesnym zagwarantowaniu wysokiego stopnia bezpieczeństwa jak również

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 235 z 17.09.1996, str. 6.

szkoleń i kwalifikacji personelu.

- 12) Zgodnie z dyrektywą Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych<sup>1</sup>, spółki kolejowe musiały zwiększyć dostępność sieci kolejowych Państw Członkowskich, co wymaga interoperacyjności infrastruktury, sprzętu, taboru oraz systemów zarządzania i działania, w tym kwalifikacji personelu i warunków bezpieczeństwa i higieny pracy koniecznych do działania i utrzymania omawianych podsystemów oraz do realizacji każdego TSI; jednakże celem niniejszej dyrektywy nie jest, bezpośrednio czy pośrednio, harmonizacja warunków pracy w sektorze kolejowym.
- 13) Państwa Członkowskie odpowiadają za zapewnienie zgodności z zasadami bezpieczeństwa, zdrowia i ochrony konsumenta obowiązującymi ogólnie dla sieci kolejowych w trakcie projektowania, konstrukcji, wprowadzania do użytku oraz działania tych kolei.
- 14) Istnieją poważne rozbieżności w krajowych przepisach oraz zasadach wewnętrznych i specyfikacjach technicznych stosujących się do kolei, gdyż włączają one techniki specyficzne dla przemysłu krajowego oraz określają konkretne wymiary i rozwiązania, jak też cechy specjalne. Niniejsza sytuacja uniemożliwia bezproblemowy przejazd pociągów na terytorium całej Wspólnoty.
- 15) Na przestrzeni lat sytuacja ta spowodowała bardzo bliskie powiązania między krajowymi przemysłami kolejowymi i kolejami krajowymi, ze szkodą dla otwarcia rynków; celem poprawienia ich konkurencyjności na poziomie światowym niezbędny jest otwarty, konkurencyjny rynek europejski tych przemysłów.
- 16) Właściwe jest określenie podstawowych zasadniczych wymogów dla całej Wspólnoty, które będą miały zastosowanie do transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.
- 17) W obliczu rozmiarów i złożoności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych okazało się konieczne, z przyczyn praktycznych, podzielenie go na podsystemy. Dla każdego z tych podsystemów muszą zostać określone zasadnicze wymogi oraz specyfikacje techniczne ustalone dla całej Wspólnoty, szczególnie w odniesieniu do składników oraz płaszczyzn współdziałania, celem spełnienia tych zasadniczych wymogów.
- 18) Wprowadzenie w życie przepisów dotyczących interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych nie powinno stwarzać nieuzasadnionych barier, w kategoriach kosztów i korzyści zachowania istniejącej sieci kolejowej każdego z Państw Członkowskich, lecz musi ono sprzyjać utrzymaniu celu interoperacyjności.
- 19) Specyfikacje techniczne dla interoperacyjności oddziałują również na warunki korzystania przez użytkowników z transportu kolejowego, dlatego konieczne jest zasięgnięcie opinii użytkowników w odniesieniu do aspektów ich dotyczących.
- 20) Każdemu zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu należy zezwolić na stosowanie niektórych specyfikacji technicznych interoperacyjności w specjalnych przypadkach, pod warunkiem, że istnieją procedury zapewniające uzasadnienie odstępstw. Art. 155 Traktatu wymaga, aby działania Wspólnoty w obszarze interoperacyjności musiały

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 237 z 24.08.1991, str. 25.

uwzględniać potencjalną żywotność ekonomiczną projektów.

- 21) Sporządzenie TSIs oraz ich zastosowanie dla systemu kolei konwencjonalnych nie powinno stać na przeszkodzie nowatorskim rozwiązaniom technologicznym, które powinny mieć na celu poprawę wyników ekonomicznych.
- 22) Należy wykorzystać interoperacyjność systemu kolei konwencjonalnych szczególnie w przypadku przewozu towarów, celem spełnienia warunków większej interoperacyjności różnych rodzajów transportu.
- 23) W celu wykonania właściwych przepisów w sprawie procedur udzielania zamówień publicznych w sektorze kolejowym w szczególności dyrektywy 93/38/EWG<sup>1</sup>, podmioty zamawiające powinny zawrzeć specyfikacje techniczne w warunkach każdej umowy. W tym celu konieczne jest stworzenie zbioru specyfikacji europejskich służących jako punkt odniesienia dla tych specyfikacji technicznych.
- 24) W interesie Wspólnoty byłby międzynarodowy system normalizacji będący zdolny do ustalania norm rzeczywiście stosowanych przez strony zaangażowane w handel międzynarodowy i spełniających wymogi polityki Wspólnoty. Europejskie organy normalizacyjne muszą z tego powodu kontynuować współpracę z międzynarodowymi organami normalizacyjnymi.
- 25) Podmioty zamawiające muszą określić dalsze wymogi konieczne do spełnienia specyfikacji europejskich i innych norm. Specyfikacje te powinny spełniać zasadnicze wymogi, jakie zostały ujednolicone na poziomie Wspólnoty i które musi spełniać transeuropejski system kolei konwencjonalnych.
- 26) Procedury regulujące ocenę zgodności lub odpowiedności wykorzystania składników powinny opierać się na modułach objętych decyzją 93/465/EWG<sup>2</sup>. Właściwe jest, w największym możliwym stopniu i celem wspierania rozwoju przemysłu, określenie procedur obejmujących system zapewnienia jakości.
- 27) Zgodność składników jest głównie powiązana z obszarem wykorzystania w celu zagwarantowania interoperacyjności systemu a nie jedynie ze swobodnym przejazdem na rynku wspólnotowym. Ocenie powinna zostać poddana odpowiedność wykorzystania kluczowych składników w zakresie bezpieczeństwa, dostępności lub ekonomii systemu; dlatego też nie jest konieczne, aby producent umieszczał oznakowanie CE w odniesieniu do składników podlegających obecnie przepisom niniejszej dyrektywy. Na podstawie oceny zgodności i/lub odpowiedności wykorzystania, wystarczająca powinna być deklaracja zgodności producenta.
- 28) Powyższe nie ma wpływu na obowiązek producenta umieszczenia oznakowania CE w odniesieniu do niektórych części składowych celem poświadczenia ich zgodności z innymi przepisami wspólnotowymi odnoszącymi się do nich.

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Rady 93/38/EWG z dnia 14 czerwca 1993 r. koordynująca procedury udzielania zamówień publicznych przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i telekomunikacji (Dz.U. L 199 z 9.08.1993, str. 84). Dyrektywa zmieniona dyrektywą 98/4/WE (Dz.U. L 101 z 1.04.1998, str. 1).

<sup>2</sup> Decyzja Rady 93/465/EWG z dnia 22 czerwca 1993 r. dotycząca modułów stosowanych w różnych fazach procedur oceny zgodności oraz zasad umieszczania i używania oznakowania zgodności CE, które mają być stosowane w dyrektywach dotyczących harmonizacji technicznej (Dz.U. L 220 z 30.08.1993, str. 23).

- 29) Podsystemy składające się na transeuropejski system kolei konwencjonalnych powinny podlegać procedurze weryfikacyjnej. Weryfikacja musi gwarantować władzom odpowiedzialnym za wydawanie zezwoleń na ich oddanie do użytku pewność, iż na etapie projektu, konstrukcji oraz oddawania do użytku, jej wynik jest zgodny z obowiązującymi przepisami technicznymi i operacyjnymi. Musi ona również gwarantować producentom możliwość równego traktowania niezależnie od kraju. Konieczne jest z tego powodu ustanowienie modułu definiującego zasady i warunki mające zastosowanie do weryfikacji podsystemów „WE”.
- 30) Procedura weryfikacyjna „WE” powinna opierać się na TSIs. TSIs podlegają przepisom art. 18 dyrektywy 93/38/EWG. Organy notyfikowane odpowiedzialne za przeprowadzanie kontroli procedur oceny zgodności i odpowiedniości wykorzystania składników, wraz z procedurą oceny podsystemów, muszą, w szczególności w obliczu braku specyfikacji europejskich, w jak największym stopniu koordynować swe decyzje.
- 31) TSIs określa z nakazu Komisji wspólny organ reprezentujący zarządzających infrastrukturą, spółki kolejowe oraz przemysł. Przedstawiciele państw trzecich, w szczególności krajów kandydujących, mogą otrzymać zezwolenie na uczestnictwo w posiedzeniach wspólnego organu przedstawicielskiego w charakterze obserwatorów.
- 32) Dyrektywa 91/440/EWG nakłada obowiązek rozdzielenia działań, w zakresie prowadzenia księgowości, między operatorem usługi transportowej a zarządzającym infrastrukturą kolejową. W obliczu powyższego, specjalistyczne usługi świadczone przez zarządzających infrastrukturą kolejową wyznaczonych jako organy notyfikowane powinny mieć taką strukturę, aby zapewnić spełnienie kryteriów, jakie muszą obowiązywać takiego rodzaju organy. Inne wyspecjalizowane organy mogą zostać notyfikowane, gdy spełniają te same kryteria.
- 33) Środki konieczne do wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 99/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>1</sup>.
- 34) Interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych jest zakrojona jako projekt obejmujący całą Wspólnotę. Żadne pojedyncze Państwo Członkowskie nie jest w stanie podjąć działań koniecznych do osiągnięcia interoperacyjności. Zgodnie z zasadą pomocniczości cele proponowanych działań nie mogą zostać wystarczająco osiągnięte przez Państwa Członkowskie, stąd, z powodu rozmiarów i skutków proponowanych działań, mogą one być lepiej osiągnięte przez Wspólnotę,.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

## ROZDZIAŁ I

### Przepisy ogólne

#### *Artykuł 1*

1. Niniejsza dyrektywa ma na celu określenie warunków, jakie muszą zostać spełnione aby

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 184 z 17.07.1999, str. 23.

osiągnąć interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych na terytorium Wspólnoty, zgodnie z opisem zawartym w załączniku I. Warunki te dotyczą projektowania, konstrukcji, wprowadzania do użytku, modernizacji, działania i utrzymania części tego systemu wprowadzonego do użytku po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy, jak też kwalifikacji zawodowych oraz warunków zdrowotnych i bezpieczeństwa personelu, który ma swój wkład w jego funkcjonowanie.

2. Osiąganie tego celu musi doprowadzić do określenia minimalnego poziomu harmonizacji na poziomie technicznym oraz umożliwiać:

- a) usprawnienie, poprawę i rozwój usług w zakresie międzynarodowego transportu kolejowego na terytorium Unii Europejskiej oraz z państwami trzecimi;
- b) wspieranie stopniowego tworzenia rynku wewnętrznego urządzeń i usług na potrzeby konstrukcji, odnowy, modernizacji i działania transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
- c) wspieranie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.

#### *Artykuł 2*

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „transeuropejski system kolei konwencjonalnych” oznacza strukturę, zgodnie z opisem zawartym w załączniku I, złożoną z linii oraz instalacji nieruchomych, transeuropejskiej sieci transportowej, zbudowaną lub zmodernizowaną na potrzeby transportu kolejną konwencjonalną, wraz z taborem przeznaczonym do podróżowania na bazie tej infrastruktury;
- b) „interoperacyjność” oznacza zdolność transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności tych linii. Podstawą tej zdolności są warunki prawne, techniczne oraz operacyjne, które muszą być spełnione celem spełnienia zasadniczych wymogów;
- c) „podsystemy” oznaczają wynik podziału transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, zgodnie z opisem zawartym w załączniku II. Podsystemy te, dla których muszą zostać ustalone zasadnicze wymogi, mają charakter strukturalny i funkcjonalny;
- d) „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 transeuropejski system kolei konwencjonalnych. Pojęcie „składnik” obejmuje zarówno przedmioty materialne jak i niematerialne, takie jak oprogramowanie;
- e) „zasadnicze wymogi” oznaczają wszystkie warunki wymienione w załączniku III, jakie muszą być spełnione przez transeuropejski system kolei konwencjonalnych, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym płaszczyzny współdziałania;

- f) „specyfikacje europejskie” oznaczają wspólne specyfikacje techniczne, europejskie zezwolenie techniczne lub krajową normę stanowiącą transpozycję normy europejskiej, zgodnie z definicją zawartą w art. 1 pkt 8 - 12 dyrektywy 93/38/EWG;
- g) „specyfikacje techniczne w zakresie interoperacyjności”, zwane dalej „TSIs”, oznaczają specyfikacje obejmujące każdy z podsystemów lub podsystem częściowy celem spełnienia zasadniczych wymogów oraz zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
- h) „wspólny organ przedstawicielski” (JRB) oznacza organ gromadzący przedstawicieli zarządzających infrastrukturą, spółek kolejowych oraz przemysłu, odpowiedzialny za określenie TSIs. „Zarządzający infrastrukturą” oznaczają tych, określonych w art. 3 i 7 dyrektywy 91/440/EWG;
- i) „organy notyfikowane” oznaczają organy odpowiedzialne za ocenę zgodności i odpowiedniości wykorzystania składników interoperacyjności lub za ocenę procedury weryfikacji podsystemów „WE”;
- j) „podstawowe parametry” oznaczają warunki prawne, techniczne i operacyjne kluczowe dla interoperacyjności i wymagające decyzji zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 21 ust. 2 przed wypracowaniem projektu TSIs przez wspólny organ przedstawicielski;
- k) „konkretny przypadek” oznacza jakąkolwiek część transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych wymagającą specjalnych przepisów w TSIs, tymczasowych lub ostatecznych, z powodu ograniczeń geograficznych, topograficznych, związanych ze środowiskiem miejskim lub oddziałujących na zgodność z istniejącym systemem. Może on obejmować w szczególności linie kolejowe oraz sieci odizolowane od reszty Wspólnoty, skrajnie ładunku, prześwit toru lub szerokość międzytorza oraz tabor przewidziany wyłącznie do użytku lokalnego, regionalnego lub historycznego, jak też tabor pochodzący z lub udający się do państw trzecich, o ile tabor ten nie przekracza granicy między dwoma Państwami Członkowskimi;
- l) „modernizacja” oznacza wszelkie główne prace obejmujące modyfikacje przeprowadzane na podsystemie lub podsystemie częściowym wymagające nowego zezwolenia na oddanie do użytku w rozumieniu art. 14 ust. 1;
- m) „odnowa” oznacza wszelkie główne prace obejmujące wymianę przeprowadzane na podsystemie lub podsystemie częściowym wymagające nowego zezwolenia na oddanie do użytku w rozumieniu art. 14 ust. 1;
- n) „istniejący system kolei” oznacza strukturę złożoną z linii oraz instalacji nieruchomości istniejącego systemu kolei, wraz z taborem, wszelkiej kategorii i wszelkiego pochodzenia, przeznaczonym do podróżowania na bazie tej infrastruktury.

### *Artykuł 3*

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do przepisów dotyczących, dla każdego podsystemu, składników interoperacyjności, płaszczyzny współdziałania oraz procedury, jak też warunków całościowej zgodności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych

koniecznej do osiągnięcia jego interoperacyjności;

2. Przepisy niniejszej dyrektywy są stosowane bez uszczerbku dla innych właściwych przepisów Wspólnoty. Jednakże w przypadku składników interoperacyjności, w tym płaszczyzn współdziałania, zgodność z zasadniczymi wymogami niniejszej dyrektywy może wymagać wykorzystania jednolitych specyfikacji europejskich określonych w tym celu.

#### *Artykuł 4*

1. Transeuropejski system kolei konwencjonalnych, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym płaszczyzny współdziałania, muszą spełniać odpowiednie zasadnicze wymogi.

2. Dalsze specyfikacje techniczne, określone w art. 18 ust. 4 dyrektywy 93/38/EWG konieczne do spełnienia obowiązujących specyfikacji europejskich lub innych norm na terytorium Wspólnoty nie mogą stać w sprzeczności z zasadniczymi wymogami.

## ROZDZIAŁ II

### **Specyfikacje techniczne w zakresie interoperacyjności (TSIs)**

#### *Artykuł 5*

1. Każdy z podsystemów zostanie objęty TSI. Gdzie jest to konieczne, w szczególności dla osobnego traktowania kategorii linii, węzłów lub taboru, lub też, aby priorytetowo rozwiązać niektóre problemy interoperacyjności, podsystem może być objęty kilkoma TSIs. W takim przypadku przepisy niniejszego artykułu mają zastosowanie również dla części danego podsystemu.

2. Podsystemy muszą zastosować się do TSIs; zgodność ta będzie stale utrzymywana w okresie działania każdego z podsystemów.

3. W zakresie niezbędnym do osiągnięcia celów, określonych w art. 1, każde TSI będą:

- a) wskazywać swój przewidziany zakres (część sieci lub taboru, określone w załączniku I: podsystem lub część podsystemu, określone w załączniku II);
- b) ustanawiać zasadnicze wymogi dla każdego danego podsystemu oraz jego płaszczyzn współdziałania vis-a-vis od innych podsystemów;
- c) określać specyfikacje funkcjonalne i techniczne, jakie mają zostać spełnione przez podsystem i jego płaszczyzny współdziałania vis-a-vis od innych podsystemów. Jeśli istnieje taka potrzeba, te specyfikacje mogą się różnić w odniesieniu do wykorzystania podsystemu, np. kategorii linii, węzłów i/lub taboru przewidzianych w załączniku I;
- d) określać składniki interoperacyjności oraz płaszczyzny współdziałania, jakie muszą być objęte specyfikacjami europejskimi, w tym normami europejskimi, koniecznymi do osiągnięcia interoperacyjności w ramach transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;

- e) określać, w każdym rozważanym przypadku, procedury oceny zgodności lub odpowiedniości wykorzystania. Powyższe obejmuje w szczególności moduły określone w decyzji 93/465/EWG lub, gdzie jest to właściwe, szczególne procedury, jakie mają zostać wykorzystane do oceny zgodności lub odpowiedniości wykorzystania składników interoperacyjności oraz weryfikacji podsystemów „WE”;
  - f) wskazywać strategię wprowadzania w życie TSIs. W szczególności konieczne jest określenie etapów, jakie mają być zakończone celem dokonania stopniowego przejścia od sytuacji obecnej do stanu ostatecznego, w którym zgodność z TSIs będzie normą;
  - g) wskazywać, dla danego personelu, kwalifikacje zawodowe oraz warunki bezpieczeństwa i higieny pracy wymagane do działania i utrzymania powyższego podsystemu, jak też do wykonania TSI.
4. Każde TSI zostaną określone na podstawie zbadania istniejącego podsystemu oraz wskazywać będą podsystem docelowy, do jakiego możliwe jest stopniowe dojście w realistycznym okresie czasu. Odpowiednio, stopniowe przyjęcie TSIs oraz zgodność z nimi pomogą stopniowo osiągnąć interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.
5. TSI utrzymują, we właściwy sposób, zgodność istniejącego systemu kolei każdego z Państw Członkowskich. Uwzględniając ten cel, należy uwzględnić konkretne przypadki dla każdej grupy TSIs, w odniesieniu zarówno do infrastruktury jak i taboru; specjalną uwagę należy zwrócić na skrajnie ładunku, prześwit toru lub szerokość międzytorza oraz wagony z lub jadące do państw trzecich. Dla każdego szczególnego przypadku TSIs określają przepisy wykonawcze dotyczące elementów TSI wskazanych w ust. 3 lit. c)-g).
6. TSI nie będą stanowiły przeszkody w podejmowaniu przez Państwa Członkowskie decyzji dotyczących wykorzystania infrastruktury dla przejazdu taboru nie objętego TSI.

#### *Artykuł 6*

1. Projekt TSIs zostaje sporządzony przez wspólny organ przedstawicielski działający na podstawie mandatu udzielonego mu przez Komisję zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2. Przyjęcie oraz kontrola TSIs odbywa się według tej samej procedury. Komisja publikuje je w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.
2. Wspólny organ przedstawicielski zostaje wyznaczony zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2; przestrzega on zasad ustanowionych w załączniku VIII. W przypadkach, gdy wspólny organ przedstawicielski nie przestrzega tych zasad lub nie posiada upoważnienia koniecznego do określenia danego TSI, według tej samej procedury wyznacza się inny uprawniony organ. W tym ostatnim przypadku ten wspólny organ przedstawicielski musi być związany z pracami pierwszego organu.
3. Wspólny organ przedstawicielski lub, gdzie jest to właściwe, omawiany upoważniony organ odpowiada za przygotowanie kontroli i uaktualnianie TSIs oraz formułowanie odpowiednich zaleceń do komitetu, określonego w art. 21, celem uwzględnienia postępu technologicznego lub uwarunkowań społecznych.
4. Każdy projekt TSI zostaje przygotowany dwuetapowo.



Po pierwsze, wspólny organ przedstawicielski określa podstawowe parametry dla tych TSI jak też płaszczyzny współdziałania z innymi podsystemami oraz inne szczególne przypadki, jakie mogą być konieczne. Najbardziej wykonalne rozwiązania alternatywne wraz z uzasadnieniem technicznym oraz ekonomicznym zostają przedłożone w odniesieniu do każdego z tych parametrów i każdej z płaszczyzn współdziałania. Decyzja zostaje podjęta zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2; w razie konieczności przywołuje się szczególne przypadki.

Wspólny organ przedstawicielski sporządza następnie projekt TSI w oparciu o takie podstawowe parametry. Gdzie jest to właściwe, wspólny organ przedstawicielski uwzględnia postęp techniczny, przeprowadzone już prace normalizacyjne, pracujące już strony oraz uznaną pracę badawczą. Do projektu TSI zostaje załączona ogólna ocena szacunkowych kosztów i korzyści wprowadzenia w życie TSIs; taka ocena wskazuje możliwe skutki dla wszystkich zainteresowanych operatorów oraz podmiotów gospodarczych.

5. Sporządzenie, przyjęcie oraz kontrola każdego TSI (w tym podstawowych parametrów) uwzględnia szacunkowe koszty i korzyści technicznych rozwiązań, brane pod uwagę wraz z płaszczyznami współpracy między nimi tak, aby ustalić i zrealizować najbardziej wykonalne rozwiązania. Państwa Członkowskie uczestniczą w tej ocenie dostarczając niezbędne dane.

6. Komitet, określony w art. 21, jest regularnie informowany o pracach przygotowawczych dotyczących TSIs. W czasie tych prac komitet może sformułować zakres uprawnień lub zalecenia dotyczące projektu TSIs oraz analizy kosztów i korzyści. W szczególności, komitet może, na wniosek Państwa Członkowskiego, nałożyć obowiązek sprawdzenia alternatywnych rozwiązań oraz określenia oceny kosztów i korzyści tych rozwiązań alternatywnych w sprawozdaniu załączonym do projektu TSI.

7. Po przyjęciu każdego z TSI określona zostaje data wejścia ich w życie zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 21 ust. 2. W przypadkach, gdy z przyczyn związanych ze zgodnością techniczną różne podsystemy muszą zostać wprowadzone do użytku równocześnie, data wejścia w życie odpowiednich TSI będą takie same.

8. Sporządzenie oraz kontrola TSIs uwzględnia opinię użytkowników w zakresie cech mających bezpośredni wpływ na warunki użytkowania przez nich podsystemów.

W tym celu, wspólny organ przedstawicielski lub, gdzie jest to właściwe, upoważniony organ na etapie sporządzania i przeglądu TSI zasięgnie opinii stowarzyszeń i organów reprezentujących użytkowników.

Do projektu TSI załączą one sprawozdanie dotyczące wyników tych konsultacji.

Wykaz stowarzyszeń i organów, z jakimi należy przeprowadzić konsultacje zostanie ostatecznie ustalona przez komitet, określony w art. 21 przed wiążącym przyjęciem pierwszego TSI i może być ponownie sprawdzana i uaktualniana na wniosek Państwa Członkowskiego lub Komisji.

9. Sporządzenie oraz kontrola TSIs uwzględnia opinię przedstawicieli pracodawców i pracowników w zakresie warunków, określonych w art. 5 ust. 3 lit. g).

W tym celu, konsultacje z przedstawicielami pracodawców i pracowników nastąpią przed przedłożeniem projektu TSI, do przyjęcia lub kontroli, komitetowi, określone w art. 21.

Konsultacje z partnerami społecznymi nastąpią w ramach komitetu ds. dialogu sektorowego ustanowionego zgodnie z decyzją Komisji 98/500/WE<sup>1</sup>.

Przedstawiciele pracodawców i pracowników wydadzą swą opinię w terminie trzech miesięcy.

### *Artykuł 7*

Państwo Członkowskie nie musi stosować jednych lub więcej TSIs, dotyczących taboru, w następujących przypadkach i okolicznościach:

- a) dla proponowanej nowej linii, dla modernizacji istniejącej linii lub dla jakiegokolwiek elementu, określonego w art. 1 ust. 1 w zaawansowanej fazie rozwoju lub przedmiotu umowy w trakcie jego wykonania, gdy te TSIs są opublikowane;
- b) dla jakiegokolwiek projektu dotyczącego odnowy lub modernizacji istniejącej linii, gdy skrajnia ładunku, prześwit toru, szerokość międzytorza lub napięcie elektryfikacyjne w tych TSIs jest niezgodne z tym na istniejącej linii;
- c) dla proponowanej nowej linii lub proponowanej odnowy istniejącej linii na terytorium tego Państwa Członkowskiego, gdy sieć kolejowa jest oddzielona lub wyizolowana morzem od sieci kolejowej reszty Wspólnoty;
- d) dla proponowanej odnowy, rozbudowy lub modernizacji istniejącej linii, gdy realizacja tych TSIs zagrażałaby ekonomicznej żywotności projektu i/lub zgodności systemu kolejowego w tym Państwie Członkowskim;
- e) gdzie, na skutek wypadku lub klęski żywiołowej, warunki szybkiej odbudowy sieci nie pozwalają ze względów ekonomicznych lub technicznych na częściowe lub pełne zastosowanie danych TSIs;
- f) dla wagonów z lub jadących do państw trzecich, w których prześwit toru różni się od prześwitu toru głównej sieci kolejowej Wspólnoty.

We wszystkich przypadkach zainteresowane Państwo Członkowskie uprzednio powiadomi Komisję o zakładanym odstępstwie oraz prześle Komisji akta określające TSI lub części TSI, których nie chce stosować wraz z odpowiednimi specyfikacjami, jakich nie chce spełniać. Komitet przewidziany w art. 21 przeanalizuje środki przewidziane przez to Państwo Członkowskie. W przypadkach lit. b), d) i f) Komisja podejmie decyzję zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2. Gdzie jest to konieczne, spisane zostanie zalecenie dotyczące specyfikacji, jakie mają zostać zastosowane. Niemniej jednak w przypadku lit. b) decyzja Komisji nie obejmuje skrajni ładunku oraz prześwitu toru.

## ROZDZIAŁ III

---

<sup>1</sup> Decyzja Komisji 98/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetu Dialogu Sektorowego promującego dialog między partnerami społecznymi na poziomie europejskim (Dz.U. L 255 z 12.08.1998, str. 27).

## **Składniki interoperacyjności**

### *Artykuł 8*

Państwa Członkowskie przyjmą wszystkie niezbędne środki celem zapewnienia, by składniki interoperacyjności:

- a) były wprowadzone na rynek jedynie, jeśli umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymogów;
- b) były użytkowane na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania oraz były odpowiednio zamontowane i utrzymywane.

Powyższe przepisy nie stanowią przeszkody we wprowadzeniu tych składników na rynek dla innych zastosowań.

### *Artykuł 9*

Państwa Członkowskie nie mogą, na swym terytorium i z przyczyn związanych z niniejszą dyrektywą, zakazywać, ograniczać lub utrudniać wprowadzenia na rynek składników interoperacyjności do użytku w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnych, jeśli są one zgodne z niniejszą dyrektywą. W szczególności nie mogą nakazywać przeprowadzania kontroli, które zostały już przeprowadzone jako część procedury deklaracji zgodności i odpowiedności „WE” dotyczącej wykorzystania, którego składniki określone są w załączniku IV.

### *Artykuł 10*

1. Państwa Członkowskie uznają za zgodne z zasadniczymi wymogami niniejszej dyrektywy te składniki interoperacyjności mających do nich zastosowanie, które posiadają deklarację zgodności lub odpowiedności „WE” dotyczącej wykorzystania.
2. Zgodność składnika interoperacyjności z odnośnymi zasadniczymi wymogami oraz, gdzie jest to właściwe, jego odpowiednością wykorzystania ustala się w związku z warunkami określonymi w odpowiednich TSI, w tym wszelkimi mogącymi istnieć odpowiednimi specyfikacjami europejskimi.
3. Odniesienia do specyfikacji europejskich zostaną opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* oraz wymienione w odnośnych TSI. Gdy publikacja odpowiednich specyfikacji europejskich nastąpiła po przyjęciu TSI, uwzględnia się je przy najbliższej kontroli TSI.
4. Państwa Członkowskie opublikują odniesienia do norm krajowych stanowiących transpozycję norm europejskich.
5. W odniesieniu do okresu poprzedzającego publikację TSI, w obliczu braku jakichkolwiek specyfikacji europejskich oraz bez uszczerbku dla przepisów art. 20 ust. 5, Państwa Członkowskie notyfikują pozostałym Państwom Członkowskim i Komisji wykaz

obowiązujących norm i specyfikacji technicznych celem spełnienia zasadniczych wymogów. Notyfikowanie nastąpi nie później niż do dnia 20 marca 2002 r.

6. Gdy w chwili przyjęcia TSI specyfikacje europejskie nie są jeszcze dostępne a zgodność z nimi stanowi kluczowy warunek interoperacyjności, TSI mogą odnieść się do najbardziej zaawansowanej dostępnej wersji projektu specyfikacji europejskich, które muszą zostać spełnione lub które zawierają cały lub część takiego projektu.

#### *Artykuł 11*

Gdy Państwo Członkowskie lub Komisja odnosi wrażenie, iż specyfikacje europejskie nie spełniają zasadniczych wymogów, może zostać podjęta decyzja o częściowym lub całkowitym wycofaniu tych specyfikacji z publikacji zawierających je lub o ich zmianie, zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 21 ust. 2 po konsultacji, gdy sprawa dotyczy norm europejskich, z komitetem ustanowionym na podstawie dyrektywy 98/34/WE<sup>1</sup>.

#### *Artykuł 12*

1. Jeśli Państwo Członkowskie stwierdzi, iż składnik interoperacyjności objęty deklaracją zgodności i odpowiedniości „WE” dotyczącej wykorzystania i wprowadzony na rynek najprawdopodobniej, przy zamierzonym wykorzystaniu, nie spełni zasadniczych wymogów, podejmie ono wszelkie niezbędne środki celem ograniczenia obszaru jego stosowania, zakazania jego wykorzystania lub wycofania go z rynku. Państwo Członkowskie powiadomi niezwłocznie Komisję o podjętych środkach i poda powody swej decyzji, w szczególności stwierdzając, czy niezgodność ta jest spowodowana:

- a) niemożnością spełnienia zasadniczych wymogów;
- b) nieprawidłowym zastosowaniem specyfikacji europejskich, jeśli zdano się na zastosowanie takich wymogów;
- c) nieodpowiedniością specyfikacji europejskich.

2. Komisja jak najszybciej przeprowadzi konsultacje z zainteresowanymi stronami. Jeśli, po konsultacjach, Komisja ustali, iż dany środek jest uzasadniony, powiadomi o tym niezwłocznie Państwo Członkowskie, które podjęło tą inicjatywę, jak również pozostałe Państwa Członkowskie. Jeśli, po konsultacjach, Komisja ustali, iż dany środek jest nieuzasadniony, powiadomi o tym niezwłocznie Państwo Członkowskie, które podjęło tą inicjatywę oraz producenta lub jego upoważnionego zastępcę prawnego mającego swą siedzibę na terytorium Wspólnoty. W przypadku, gdy decyzja, określona w ust. 1, jest uzasadniona istnieniem luki w specyfikacjach europejskich, procedura określona w art. 11. ma zastosowanie.

3. W przypadku, gdy składnik interoperacyjności posiadający deklarację zgodności „WE” nie spełnia danych specyfikacji, właściwe Państwo Członkowskie podejmie odpowiednie środki przeciw komukolwiek, kto sporządził taką deklarację oraz powiadomi o tym Komisję i

---

<sup>1</sup> Dyrektywa 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług na rzecz społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. nr L 204 z 21.07.1998, str. 37). Dyrektywa zmieniona dyrektywą 98/48/WE (Dz.U. nr L 217 z 5.08.1998, str. 18).

pozostałe Państwa Członkowskie.

4. Komisja zapewni, aby Państwa Członkowskie były poinformowane o przebiegu i wynikach tej procedury.

### *Artykuł 13*

1. W celu ustanowienia deklaracji zgodności i odpowiedniości „WE” dotyczącej wykorzystania składnika interoperacyjnej, producent lub jego upoważniony zastępca prawny mający swą siedzibę na terytorium Wspólnoty stosuje przepisy określone w odnośnych TSIs.

2. Ocena zgodności lub odpowiedniości wykorzystania składnika interoperacyjności przeprowadza organ notyfikowany, u którego producent lub jego upoważniony zastępca prawny mający swą siedzibę na terytorium Wspólnoty złożył wniosek.

3. Jeśli składniki interoperacyjności są przedmiotem innych dyrektyw Wspólnoty obejmujących inne aspekty, deklaracja zgodności i odpowiedniości „WE” dotycząca wykorzystania ma stwierdzać, w takich przypadkach, iż te składniki interoperacyjności spełniają również wymagania określone w tych dyrektywach.

4. Jeśli ani producent ani jego upoważniony zastępca prawny mający swą siedzibę na terytorium Wspólnoty nie wywiązują się ze zobowiązań wynikających z ust. 1, 2 i 3, zobowiązania te spoczywają na jakiegokolwiek osobie wprowadzającej składniki interoperacyjności na rynek. Te same zobowiązania mają zastosowanie w stosunku do kogokolwiek składającego składniki interoperacyjności różnego pochodzenia lub wytwarzającego składniki interoperacyjności na swoje własne potrzeby, do celów niniejszej dyrektywy.

5. Bez uszczerbku dla przepisów art. 12:

- a) w każdym przypadku, gdy Państwo Członkowskie stwierdzi, iż deklaracja zgodności i odpowiedniości „WE” dotycząca wykorzystania została niewłaściwie sporządzona, producent lub jego upoważniony zastępca prawny mający swą siedzibę na terytorium Wspólnoty zobowiązany jest przywrócić składnik interoperacyjności do stanu zgodności oraz zakończyć naruszenie na warunkach określonych przez Państwo Członkowskie;
- b) jeśli niezgodność w dalszym ciągu jest utrzymywana, Państwo Członkowskie podejmie wszelkie właściwe kroki celem ograniczenia lub zakazania wprowadzania na rynek danego składnika interoperacyjności lub zapewnienia, iż jest on wycofany z rynku zgodnie z procedurami przewidzianymi w art. 12.

## ROZDZIAŁ IV

### **Podsystemy**

#### *Artykuł 14*

1. Każde Państwo Członkowskie zezwoli na oddanie do użytku tych podsystemów

strukturalnych tworzących transeuropejski system kolei konwencjonalnych, które znajdują się lub działają na jego terytorium.

W tym celu Państwa Członkowskie podejmą wszelkie właściwe kroki, aby zapewnić oddanie do użytku tych podsystemów jedynie, jeśli są zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, że spełniają zasadnicze wymogi ich dotyczące w chwili ich włączenia do transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej. W szczególności, sprawdzą one zgodność tych podsystemów z systemem, do jakiego zostają one włączone.

2. Każde Państwo Członkowskie sprawdzi w chwili wprowadzenia ich do użytku a później w regularnych odstępach czasu, czy działanie i utrzymanie tych podsystemów jest zgodne z zasadniczymi wymogami, które ich dotyczą.

3. W przypadku odnowy lub modernizacji zarządzający infrastrukturą kolejową lub przedsiębiorstwem prześle zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu akta z opisem projektu. Państwo Członkowskie przeanalizuje te akta i, uwzględniając strategię wprowadzenia w życie wskazaną w odnośnych TSI, zdecyduje, czy zakres prac oznacza, iż konieczne jest nowe zezwolenie na oddanie do użytku w rozumieniu niniejszej dyrektywy. Takie zezwolenie na oddanie do użytku wymagane jest każdorazowo, gdy przewidziane prace mogą oddziaływać na poziom bezpieczeństwa.

#### *Artykuł 15*

Bez uszczerbku dla przepisów art. 19, Państwa Członkowskie nie mogą, na swym terytorium i z przyczyn związanych z niniejszą dyrektywą, zakazywać, ograniczać lub utrudniać konstrukcji, oddania do użytku oraz działania podsystemów strukturalnych tworzących transeuropejski system kolei konwencjonalnych, które spełniają zasadnicze wymogi. W szczególności, nie mogą one nakazywać przeprowadzania przeglądów, które zostały już przeprowadzone jako część procedury prowadzącej do deklaracji weryfikacji „WE”, której składniki określone są w załączniku V.

#### *Artykuł 16*

1. Państwa Członkowskie uznają za interoperacyjne oraz spełniające dotyczące ich zasadnicze wymogi te podsystemy strukturalne tworzące transeuropejski system kolei konwencjonalnych, które objęte są deklaracją weryfikacji „WE”.

2. Weryfikacja interoperacyjności, zgodnie z zasadniczymi wymogami, podsystemu strukturalnego tworzącego transeuropejski system kolei konwencjonalnych zostaje dokonana poprzez odniesienie do TSI, gdy takie istnieją.

3. W odniesieniu do okresu poprzedzającego publikację TSI, Państwa Członkowskie prześlą pozostałym Państwom Członkowskim oraz Komisji, dla każdego podsystemu, wykaz obowiązujących zasad technicznych celem spełnienia zasadniczych wymogów. Powyższa notyfikacja nastąpi nie później niż do dnia 20 marca 2002 r.

#### *Artykuł 17*

Gdy wydaje się, iż TSI nie spełniają w pełni zasadniczych wymogów, mogą zostać przeprowadzone konsultacje, na wniosek Państwa Członkowskiego lub z inicjatywy Komisji,

z komitetem, określonym w art. 21.

### *Artykuł 18*

1. W celu ustanowienia deklaracji weryfikacji „WE”, jednostka odpowiedzialna za zamówienia lub jej oficjalny zastępca prawny wezwie wybrany w tym celu organ notyfikowany do zastosowania procedury weryfikacji „WE”, określonej w załączniku VI.
2. Zadania organu notyfikowanego odpowiedzialnego za weryfikację „WE” podsystemu rozpoczynają się na etapie projektu i obejmują cały okres wytwarzania, poprzez etap akceptacji, aż do wprowadzenia do użytku podsystemu. Obejmują one również weryfikację płaszczyzn współdziałania danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączany, w oparciu o informacje dostępne w odnośnych TSI oraz rejestrach przewidzianych w art. 24.
3. Organ notyfikowany odpowiada za zebranie dokumentacji technicznej, która musi towarzyszyć deklaracji weryfikacji „WE”. Dokumentacja techniczna musi zawierać wszelkie niezbędne dokumenty związane z cechami podsystemu oraz, gdzie jest to właściwe, wszelkie dokumenty poświadczające zgodność składników interoperacyjności. Powinna ona również zawierać wszelkie elementy odnoszące się do warunków i ograniczeń użytkowania oraz wytyczne dotyczące serwisu, stałego lub rutynowego monitorowania, dostosowania i utrzymania.

### *Artykuł 19*

1. W przypadku, gdy Państwo Członkowskie stwierdzi, iż podsystem strukturalny objęty deklaracją weryfikacji „WE” towarzyszącą dokumentacji technicznej nie jest w pełni zgodny z przepisami niniejszej dyrektywy, w szczególności nie spełnia zasadniczych wymogów, może ono zażądać przeprowadzenia dodatkowych kontroli.
2. Państwo Członkowskie wnoszące taki wniosek powiadomi niezwłocznie Komisję o wszelkich dodatkowych kontrolach o jakie wnioskuje i przedstawi powody motywujące je. Komisja niezwłocznie wszczyna procedurę przewidzianą w art. 21 ust. 2.

## ROZDZIAŁ V

### **Organy będące przedmiotem notyfikacji**

### *Artykuł 20*

1. Państwa Członkowskie notyfikują Komisji i pozostałym Państwom Członkowskim informacje o organach odpowiedzialnych za przeprowadzanie procedury oceny zgodności lub odpowiedniości wykorzystania, określonej w art. 13 oraz procedury weryfikacyjnej, o określonej w art. 18, ze wskazaniem zakresu odpowiedzialności każdego organu oraz numerów identyfikacyjnych otrzymanych uprzednio od Komisji. Komisja opublikuje w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* wykaz organów, ich numery identyfikacyjne oraz zakres ich odpowiedzialności, i będzie go uaktualniać.
2. Państwa Członkowskie zastosują kryteria przewidziane w załączniku VII dla oceny organów, które mają być notyfikowane. Organy spełniające kryteria ocenne przewidziane w odnośnych normach europejskich uznaje się za spełniające omawiane kryteria.

3. Państwo Członkowskie wycofa zatwierdzenie dla organu, który nie spełnia już kryteriów, określonych w załączniku VII. Powiadomi ono o tym niezwłocznie Komisję i pozostałe Państwa Członkowskie.

4. Jeśli Państwo Członkowskie lub Komisja uzna, iż organ notyfikowany przez inne Państwo Członkowskie nie spełnia odnośnych kryteriów, sprawa zostanie przekazana komitetowi przewidzianemu w art. 21, który wyrazi swą opinię w terminie trzech miesięcy. W świetle opinii komitetu, Komisja powiadomi zainteresowane Państwo Członkowskie o wszelkich zmianach koniecznych do przeprowadzenia w ramach tego organu notyfikowanego, jeśli ma on zachować przyznany mu status.

5. Gdzie jest to właściwe, koordynacja organów notyfikowanych jest realizowana zgodnie z art. 21 i 22.

## ROZDZIAŁ VI

### **Komitet i program pracy**

#### *Artykuł 21*

1. Komisja wspomaga komitet ustanowiony na podstawie art. 21 dyrektywy 96/48/EWG, zwany dalej „Komitetem”.

2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu, przepisy art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE będą miały zastosowanie, uwzględniając przepisy art. 8 wymienionej decyzji.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet przyjmuje własny regulamin.

#### *Artykuł 22*

Po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, komitet może omawiać wszelkie kwestie związane z interoperacyjnością transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, w tym pytania dotyczące współdziałania transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i systemu kolei państw trzecich.

#### *Artykuł 23*

1. Kolejność priorytetów dla przyjęcia TSIs ustala się następująco, bez uszczerbku dla kolejności przyjęcia mandatów przewidzianych w art. 6 ust. 1:

- a) pierwsza grupa TSIs obejmować będzie kontrolę/zarządzanie oraz sygnalizację; aplikacje telematyczne dla usług w zakresie transportu towarowego, działanie i zarządzanie ruchem (w tym kwalifikacje personelu dla usług transgranicznych z poszanowaniem kryteriów określonych w załącznikach II i III), wagony towarowe oraz problemy z hałasem spowodowane przez tabor i infrastrukturę.

W odniesieniu do taboru, jako pierwszy rozwinięty zostanie ten przeznaczony do użytku



międzynarodowego;

- b) w świetle zasobów Komisji oraz wspólnego organu przedstawicielskiego omówione zostaną również następujące kwestie: aplikacje telematyczne na potrzeby usług pasażerskich, utrzymanie, w szczególności w odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa, wagonów osobowych, linii trakcyjnych i lokomotyw, infrastruktura, energia i zanieczyszczenie powietrza.

W odniesieniu do taboru, jako pierwszy rozwinięty będzie ten przeznaczony do użytku międzynarodowego;

- c) na wniosek Komisji, Państwa Członkowskiego lub wspólnego organu przedstawicielskiego, komitet może zdecydować, zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2, o sporządzeniu TSI dotyczących dodatkowego tematu, bez uszczerbku dla kolejności priorytetów określonej powyżej, w takim zakresie, w jakim dotyczy ona podsystemu, określonego w załączniku II.

2. Komitet, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 21 ust. 2, sporządzi program pracy z poszanowaniem kolejności priorytetów, określonych w ust. 1 oraz kolejność innych zadań powierzonych jej niniejszą dyrektywą.

TSIs, wymienione w pierwszym programie pracy, określonym w ust. 1 lit. a) zostaną sporządzone nie później niż do dnia 20 kwietnia 2004 r.

3. Program pracy prac obejmować będzie następujące etapy:

- a) wyłonienie wspólnego organu przedstawicielskiego;
- b) rozwój, w oparciu o projekt sporządzony przez wspólny organ przedstawicielski, reprezentatywnej architektury systemu kolei konwencjonalnych, na podstawie wykazu podsystemów (załącznik II), celem zagwarantowania spójności różnych TSIs. Architektura taka musi zawierać w szczególności różne składniki tego systemu i ich płaszczyzny współdziałania oraz spełniać rolę wyjściową dla określania obszarów wykorzystania każdego TSI;
- c) przyjęcie modelowej struktury dla rozwoju TSIs;
- d) przyjęcie metody analizy kosztów i korzyści rozwiązań określonych w TSIs;
- e) przyjęcie mandatów koniecznych do sporządzenia TSIs;
- f) przyjęcie podstawowych parametrów dla każdego TSI;
- g) zatwierdzenie projektów programów normalizacyjnych;
- h) zarządzanie okresem przejściowym między datą wejścia w życie niniejszej dyrektywy a publikacją TSIs, w tym przyjęcie systemu odniesień, wymienionego w art. 25.

## ROZDZIAŁ VII

## **Rejestry infrastruktury i taboru**

### *Artykuł 24*

1. Państwa Członkowskie zapewnią coroczną publikację i aktualizację rejestrów infrastruktury i taboru. Rejestry takie wskazywać będą główne cechy każdego danego podsystemu lub podsystemu częściowego (np. podstawowe parametry) oraz ich korelację z cechami określonymi w odnośnych TSIs. W tym celu, każde TSI będą precyzyjnie wskazywać, jakie informacje muszą być zawarte w rejestrach infrastruktury i taboru.
2. Kopia każdego z takich rejestrów zostanie przesłany zainteresowanym Państwom Członkowskim oraz wspólnemu organowi przedstawicielskiemu i będzie podany do publicznej wiadomości.

## **ROZDZIAŁ VIII**

### **Przepisy przejściowe**

#### *Artykuł 25*

1. Wspólny organ przedstawicielski rozwinie, w oparciu o informacje przekazane mu przez Państwa Członkowskie na mocy art. 10 ust. 5 i art. 16 ust. 3, dokumentację techniczną oraz zapewnienia i tekst odnośnych porozumień międzynarodowych, projekt systemu odniesień norm technicznych zapewniający bieżący poziom interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych. Komisja zbada ten projekt i zdecyduje, czy może on stanowić system odniesień do czasu przyjęcia TSIs.
2. Po przyjęciu wymienionego systemu odniesień, Państwa Członkowskie poinformują Komisję o swym zamiarze przyjęcia jakichkolwiek przepisów krajowych lub rozwinięcia na swym terytorium jakiegokolwiek projektu, odbiegających od systemu odniesień.

## **ROZDZIAŁ IX**

### **Przepisy końcowe**

#### *Artykuł 26*

Jakakolwiek decyzja podjęta na mocy niniejszej dyrektywy dotycząca zgodności lub odpowiedniości wykorzystania składników interoperacyjnych, kontroli podsystemów tworzących transeuropejski system kolei konwencjonalnej oraz jakakolwiek decyzja podjęta na podstawie art. 11, 12, 17 i 19 musi szczegółowo określać przyczyny, na jakich się opiera. Strona zainteresowana zostanie 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 tych środków zaradczych.

#### *Artykuł 27*

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż do dnia 20

kwietnia 2003 r., z wyjątkiem szczególnych przepisów dla każdego TSI, które będą wprowadzone w życie zgodnie z szczególnymi ustaleniami dla każdego TSI. Powiadomią o tym niezwłocznie Komisję.

Jeśli Państwa Członkowskie przyjmą te środki, zawierając one będą odniesienie do niniejszej dyrektywy lub takie odniesienie będzie towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

#### *Artykuł 28*

Co dwa lata, a po raz pierwszy dnia 20 kwietnia 2005 r., Komisja składa sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie dotyczące postępów poczynionych na drodze do osiągnięcia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych. Sprawozdanie takie zawierać będzie również analizę przypadków określonych w art. 7.

Wspólny organ przedstawicielski rozwija, oraz regularnie aktualizuje, narzędzie gwarantujące sporządzenie, na wniosek Państwa Członkowskiego lub Komisji, tabeli poziomu interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych. Narzędzie to wykorzystywać będzie informacje dostępne w rejestrach przewidzianych w art. 24.

#### *Artykuł 29*

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie w dniu jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

#### *Artykuł 30*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 19 marca 2001 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

N. FONTAINE

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

A. LINDH

*Przewodniczący*

## ZAŁĄCZNIK I

### TRANSEUROPEJSKI SYSTEM KOLEI KONWENCJONALNYCH

#### 1. INFRASTRUKTURA

Infrastrukturę systemu kolei konwencjonalnej stanowią linie transeuropejskiej sieci transportowej określone w decyzji 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 lipca 1996 r. w sprawie wytycznych Wspólnoty dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej<sup>1</sup> lub wymienione w jakimkolwiek uaktualnieniu tej decyzji będącym wynikiem kontroli przewidzianej w art. 21 tej decyzji.

Do celów niniejszej dyrektywy, sieć ta może być podzielona na następujące kategorie:

- linie przeznaczone dla usług pasażerskich;
- linie przeznaczone dla ruchu mieszanego (pasażerskiego i towarowego);
- linie zaprojektowane lub zmodernizowane specjalnie dla usług towarowych;
- węzły pasażerskie;
- węzły towarowe, w tym terminale intermodalne;
- linie łączące składniki wymienione powyżej.

Infrastruktura ta obejmuje systemy zarządzania, śledzenia i nawigacji ruchem: instalacje techniczne na potrzeby przetwarzania danych i telekomunikację przeznaczoną dla dalekobieżnych usług pasażerskich oraz usług towarowych w sieci celem zagwarantowania bezpiecznego i harmonijnego funkcjonowania sieci oraz wydajnego zarządzania ruchem.

#### 2. TABOR

Tabor kolejowy obejmuje wszelki tabor, jaki może przemieszczać się po całej lub części transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych, w tym:

- samobieżne pociągi zasilane energią cieplną lub elektryczną;
- elementy trakcji wykorzystujące energię cieplną lub elektryczną;
- wagony pasażerskie;
- wagony towarowe, w tym tabor przeznaczony do przewozu samochodów ciężarowych.

Każda z powyższych kategorii musi zostać podzielona na:

- tabor do użytku międzynarodowego;
- tabor do użytku krajowego;

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 228 z 9.09.1996, str. 1.

przy odpowiednim uwzględnieniu lokalnego, regionalnego oraz dalekobieżnego wykorzystania taboru.

### 3. KOMPATYBILNOŚĆ TRANSEUROPEJSKIEGO SYSTEMU KOLEI KONWENCJONALNYCH

Jakość usług kolejowych w Europie zależy, między innymi, od wzorcowej zgodności cech infrastruktury (w najszerszym znaczeniu, tj. elementów nieruchomych wszystkich omawianych podsystemów) oraz cech taboru (w tym składników pokładowych wszystkich omawianych podsystemów). Od zgodności tej uzależniony jest poziom wydajności, bezpieczeństwo, jakość usług oraz koszty.

## ZAŁĄCZNIK II

### PODSYSTEMY

#### 1. WYKAZ PODSYSTEMÓW

Do celów niniejszej dyrektywy, system stanowiący transeuropejski system kolei konwencjonalnych może zostać podzielony na następujące dwa podsystemy:

a) obszary strukturalne:

- infrastruktura;
- energia;
- kontrola i sterowanie oraz sygnalizacja;
- funkcjonowanie i zarządzanie ruchem;
- tabor; lub

b) obszary eksploatacyjne:

- utrzymanie;
- aplikacje telematyczne dla usług pasażerskich i towarowych.

#### 2. OPIS PODSYSTEMÓW

Dla każdego podsystemu lub części podsystemu wspólny organ przedstawicielski proponuje wykaz składników i aspektów dotyczących interoperacyjnych w czasie sporządzania projektu odnośnych TSI.

Bez wcześniejszej oceny wyboru aspektów i składników odnoszących się do interoperacyjności lub kolejności, w jakiej podlegać będą one TSI, podsystemy obejmować będą, w szczególności:

##### 2.1. **Infrastrukturę:**

Szyny, zwrotnice, konstrukcje techniczne (mosty, tunele, itd.), infrastrukturę towarzyszącą na stacjach (perony, strefy dostępu, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności ruchowej, itd.), sprzęt bezpieczeństwa i ochronny.

##### 2.2. **Energię:**

System elektryfikacji, linie napowietrzne i odbiorniki prądu.

##### 2.3. **Kontrolę i sterowanie oraz sygnalizację:**

Wszelkie urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania i

kontrolowania ruchu pociągów uprawnionych do przejazdu na tej sieci.

#### **2.4. Funkcjonowanie i zarządzanie ruchem:**

Procedury i związane z nimi urządzenia umożliwiające spójne funkcjonowanie różnych podsystemów strukturalnych, zarówno w czasie normalnego jak i pogorszonego funkcjonowania, w tym w szczególności prowadzenia pociągu, planowania i zarządzania ruchem.

Kwalifikacje zawodowe, jakie mogą być niezbędne do realizacji usług ponadgranicznych.

#### **2.5. Aplikacje telematyczne:**

Zgodnie z załącznikiem I, podsystem ten obejmuje dwa elementy:

- a) aplikacje dla usług pasażerskich, w tym systemy informowania pasażerów przed i w czasie podróży, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem oraz zarządzanie połączeniami między pociągami oraz z innymi środkami transportu.
- b) aplikacje dla usług towarowych, w tym systemy informowania (monitorowanie ładunku i składu w czasie rzeczywistym), systemy zestawiania i przydziału, systemy rezerwacji, płatności i fakturowania, zarządzanie połączeniami z innymi środkami transportu oraz sporządzaniem elektronicznych dokumentów towarzyszących.

#### **2.6. Tabor:**

Struktura, sterowanie i kontrolowanie systemu dla wszelkiego wyposażenia pociągów, elementów trakcyjnych i przemiany energii, elementy hamowania, łączenia i biegowe (wózki zwrotne, wały osiowe, itd.) oraz zawieszenia, drzwi, płaszczyzny współpracy człowiek/maszyna (maszynista, personel pokładowy i pasażerowie, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności ruchowej), pasywne i aktywne urządzenia bezpieczeństwa oraz wyposażenie na potrzeby zdrowotne pasażerów i personelu pokładowego.

#### **2.7. Utrzymanie:**

Procedury, urządzenia towarzyszące, centra logistyczne dla prac konserwacyjnych oraz rezerwy umożliwiające obowiązkową konserwację korygującą i prewencyjną celem zapewnienia interoperacyjności systemu kolejowego oraz wymaganej wydajności.

## ZAŁĄCZNIK III

### ZASADNICZE WYMOGI

#### 1. WYMAGANIA OGÓLNE

##### 1.1. **Bezpieczeństwo**

- 1.1.1. Projektowanie, konstrukcja lub montaż, konserwacja i monitorowanie składników kluczowych dla bezpieczeństwa oraz, bardziej szczegółowo, składników uczestniczących w przejeździe pociągu muszą gwarantować bezpieczeństwo na poziomie odpowiadającym celom określonym dla sieci, w tym tych dla szczególnych sytuacji pogorszonych.
- 1.1.2. Parametry dotyczące kontaktu koło/szyna muszą spełniać wymogi w zakresie stabilności wymagane celem zagwarantowania bezpiecznego przejazdu przy maksymalnej dozwolonej prędkości.
- 1.1.3. Wykorzystywane 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 nieruchomych 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 w sposób niezgodny z zamieszczonymi na nich instrukcjami.

##### 1.2. **Niezawodność i dostępność**

Monitorowanie i konserwacja składników nieruchomych lub ruchomych uczestniczących w biegu 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 ograniczyć emisję szkodliwych lub groźnych spalin lub gazów, w szczególności w przypadku pożaru.

##### 1.4. **Ochrona środowiska naturalnego**



- 1.4.1. Wpływ na środowisko naturalne utworzenia i funkcjonowania transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych musi zostać ocenione i uwzględnione na etapie projektowania systemu zgodnie z obowiązującymi przepisami wspólnotowymi.
- 1.4.2. Materiały wykorzystywane w pociągach i infrastrukturze muszą zapobiegać emisji 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. Funkcjonowanie transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych musi opierać się na poszanowaniu istniejących przepisów w zakresie zanieczyszczenia hałasem.
- 1.4.5. Funkcjonowanie transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych nie może powodować osiągnięcia niedopuszczalnego poziomu drgania gruntu w odniesieniu do działań i obszarów położonych w pobliżu infrastruktury i będących w normalnym stanie utrzymania.

## 1.5. **Zgodność techniczna**

Parametry techniczne infrastruktury oraz instalacji nieruchomych muszą charakteryzować się wzajemną zgodnością, jak też zgodnością z infrastrukturą i instalacjami nieruchomymi, z których korzystają pociągi mające jeździć w ramach transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.

W przypadku trudności w osiągnięciu zgodności tych parametrów, na niektórych odcinkach sieci mogą zostać wprowadzone rozwiązania tymczasowe zapewniające ich przyszłą zgodność.

## 2. **SZCZEGÓLNE WYMAGANIA DLA KAŻDEGO Z PODSYSTEMÓW**

### 2.1. **Infrastruktura**

#### 2.1.1. **Bezpieczeństwo**

Podjęte zostać muszą odpowiednie kroki celem zapobieżenia dostępowi lub niepożądanym włamaniom do instalacji.

Podjęte zostać muszą 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.).

Ustanowione zostać muszą właściwe przepisy celem uwzględnienia szczególnych warunków bezpieczeństwa w bardzo długich tunelach.

## 2.2. **Energia**

### 2.2.1. Bezpieczeństwo

Funkcjonowanie systemów dostaw energii nie mogą szkodzić bezpieczeństwu pociągów lub ludzi (użytkowników, obsługi, mieszkających w pobliżu torowiska oraz stron trzecich).

### 2.2.2. Ochrona środowiska naturalnego

Funkcjonowanie systemów dostaw energii elektrycznej i ciepłej nie może szkodzić środowisku naturalnemu ponad określone limity.

### 2.2.3. Zgodność techniczna

Systemy dostaw energii elektrycznej/ciepłej muszą:

- umożliwiać osiągnięcie przez pociągi określonego stopnia wydajności;
- w przypadku systemu dostaw energii elektrycznej, odpowiadać kolektorom zamontowanym w pociągach.

## 2.3. **Kontrola i sterowanie oraz sygnalizacja**

### 2.3.1. Bezpieczeństwo

Instalacje oraz procedury wykorzystywane w zakresie kontroli i sterowania oraz sygnalizacji muszą umożliwiać przejazd pociągów na poziomie bezpieczeństwa odpowiadającym założeniom określonym dla sieci. Systemy kontroli i sterowania oraz sygnalizacji powinny stale zapewniać bezpieczny przejazd pociągów posiadających zezwolenie na bieg w pogorszonych warunkach.

### 2.3.2. Zgodność techniczna

Wszelka nowa infrastruktura oraz nowy tabor wytworzony lub rozwinięty po przyjęciu zgodnych systemów kontroli i sterowania oraz sygnalizacji muszą być dostosowane do korzystania z tych systemów.

Urządzenia w zakresie kontroli i sterowania oraz sygnalizacji zainstalowane w kabinie maszynisty muszą umożliwiać normalne funkcjonowanie, w szczególnych warunkach, całego transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.

## 2.4. **Tabor**

### 2.4.1. Bezpieczeństwo

Struktura taboru i połączeń między pojazdami muszą być zaprojektowane tak, aby chronić pasażerów i przedziały w przypadku kolizji lub wykolejenia.

Urządzenia elektryczne nie mogą szkodzić bezpieczeństwu i funkcjonowaniu instalacji kontroli i sterowania oraz sygnalizacji.

Techniki hamowania oraz wywierany nacisk muszą być zgodne z projektem szyn, konstrukcji technicznych oraz systemów sygnalizacji.

Podjęte muszą zostać kroki celem uniemożliwienia dostępu do składników pod napięciem tak, aby nie narażać bezpieczeństwa ludzi.

W przypadku zagrożenia, urządzenia muszą umożliwiać pasażerom poinformowanie o nim maszynisty a obsłudze towarzyszącej kontakt z maszynistą.

Drzwi bezpieczeństwa muszą być wyposażone w system otwierania i zamykania gwarantujący bezpieczeństwo pasażerów.

Pociąg musi posiadać oznaczone wyjścia bezpieczeństwa.

Ustanowione zostać muszą właściwe przepisy celem uwzględnienia szczególnych warunków bezpieczeństwa w bardzo długich tunelach.

Na pokładzie pociągów obowiązkowy jest system oświetlenia awaryjnego o wystarczającej intensywności i czasie funkcjonowania.

Pociągi muszą być wyposażone w system komunikacji publicznej stanowiący środek informowania pasażerów przez personel pokładowy oraz kontrolerów naziemnych.

#### 2.4.2. niezawodność i dostępność

Istotne urządzenia, urządzenia bieżne, trakcyjne i hamujące oraz system kontroli i sterowania muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby umożliwić dalszy bieg pociągu, w szczególnej sytuacji pogorszonej, bez niepomyślnych skutków dla urządzeń działających sprawnie.

#### 2.4.3. Zgodność techniczna

Urządzenia elektryczne muszą wykazywać zgodność z funkcjonowaniem instalacji kontroli i sterowania oraz sygnalizacji.

W przypadku trakcji elektrycznej, parametry urządzeń odbierających prąd muszą umożliwiać przejazd pociągów w ramach systemów dostaw energii dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych.

### 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 wykroczać poza dopuszczalne poziomy niedogodności w odniesieniu do otaczającego środowiska.

## 2.5.3. Zgodność techniczna

Instalacje konserwacyjne dla taboru konwencjonalnego muszą zapewniać funkcjonowanie gwarantujące bezpieczeństwo, zdrowie i komfort wszelkiego taboru, na potrzeby którego zostały zaprojektowane.

## 2.6. **Funkcjonowanie i zarządzanie ruchem**

### 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 ponadgranicznych i krajowych.

Działania i przerwy konserwacyjne, wyszkolenie i kwalifikacje personelu konserwacyjnego i centrum kontrolnego oraz system zapewnienia jakości ustanowiony przez zainteresowanych operatorów w centrach kontroli i utrzymania muszą gwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa.

### 2.6.2. Niezawodność i dostępność

Działania i okresy konserwacyjne, wyszkolenie i kwalifikacje personelu konserwacyjnego i centrum kontrolnego oraz system zapewnienia jakości ustanowiony przez zainteresowanych operatorów w centrach kontroli i konserwacji muszą gwarantować wysoki poziom niezawodności i dostępności systemu.

### 2.6.3. Zgodność techniczna

Dostosowanie zasad eksploatacji sieci i kwalifikacji maszynistów oraz personelu pokładowego i zarządzających ruchem musi zapewniać wydajność eksploatacyjną transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, przy uwzględnieniu różnych wymogów dla usług ponadgranicznych i krajowych.

## 2.7. **Aplikacje telematyczne dla usług pasażerskich i towarowych**

### 2.7.1. Zgodność techniczna

Zasadnicze wymogi dla aplikacji telematycznych gwarantują minimalną jakość usług dla pasażerów i przewoźników towarów, w szczególności w zakresie zgodności technicznej. Podjęte muszą zostać kroki zapewniające:

- rozwinięcie 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.

## ZAŁĄCZNIK IV

### ZGODNOŚĆ I ODPOWIEDNIOŚĆ NA POTRZEBY WYKORZYSTANIA SKŁADNIKÓW INTEROPERACYJNOŚCI

#### 1. SKŁADNIKI INTEROPERACYJNOŚCI

Deklaracja „WE” ma zastosowanie do składników interoperacyjności uczestniczących w interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, o czym mowa w art. 3. Takimi składnikami interoperacyjności mogą być:

##### 1.1. Składniki wielofunkcyjne

Są to składniki nieszczęgólne dla systemu kolejowego i które jako takie mogą być używane w innych obszarach.

##### 1.2. Składniki wielofunkcyjne o cechach szczególnych

Są to składniki, które jako takie nie są szczególnych dla systemu kolejowego, lecz muszą wykazywać konkretny poziom wydajności przy ich wykorzystaniu do celów kolei.

##### 1.3. Składniki szczególnych

Są to składniki szczególnych dla zastosowań na potrzeby kolei.

#### 2. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA

Deklaracja „WE” obejmuje:

- ocenę, dokonaną przez organ notyfikowany lub organy notyfikowane, wewnętrznej zgodności składnika interoperacyjności, rozpatrywanego indywidualnie, z specyfikacjami technicznymi, jakie mają zostać spełnione; lub
- ocenę / osąd, wydaną lub wydany przez organ notyfikowany lub organy notyfikowane, odpowiedności wykorzystania składnika interoperacyjności, rozpatrywanego w swym środowisku kolejowym oraz, w szczególności w przypadkach, gdy chodzi o płaszczyzny współpracy, w odniesieniu do specyfikacji technicznych, w szczególności tych o charakterze funkcjonalnym, jakie mają podlegać przeglądowi.

Procedury oceny realizowane przez organy notyfikowane na etapie projektowania i wykonywania opierać się będą na modułach określonych w decyzji 93/465/EWG, zgodnie z warunkami, określonymi w TSIs.

#### 2. TREŚĆ DEKLARACJI „WE”

Deklaracje zgodności lub odpowiedności „WE” dotyczące wykorzystania oraz dokumentacja towarzysząca muszą być oznaczone datą i podpisane.

Deklaracja taka musi być napisana w tym samym języku, w jakim napisane są

instrukcje i musi zawierać:

- odniesienie do dyrektywy;
- nazwę i adres producenta lub jego upoważnionego zastępcy prawnego mającego swą siedzibę na terytorium Wspólnoty (podać nazwę handlową oraz pełny adres, w przypadku upoważnionego zastępcy prawnego, podać również nazwę handlową producenta lub konstruktora);
- opis składnika interoperacyjności (marka, rodzaj, itd.);
- opis procedury przyjętej w pracy nad deklaracją zgodności lub odpowiedniości wykorzystania (art. 13);
- wszystkie odpowiednie opisy, których warunki zostały spełnione przez składnik interoperacyjności oraz, w szczególności, warunki jego użytkowania;
- nazwę i adres organu powiadamianego lub organów powiadamianych zaangażowanych w przestrzeganie procedury w odniesieniu do zgodności lub odpowiedniości wykorzystania oraz datę ze świadectwa przeglądu wraz z, gdzie jest to właściwe, czasem obowiązywania i warunkami ważności świadectwa;
- gdzie jest to właściwe, odniesienie do specyfikacji europejskich;
- tożsamość sygnatariusza upoważnionego do zaciągnięcia zobowiązań w imieniu producenta lub upoważnionego zastępcy prawnego producenta mającego swą siedzibę na terytorium Wspólnoty.

## ZAŁĄCZNIK V

### DEKLARACJA WERYFIKACJI PODSYSTEMÓW

Deklaracja weryfikacji „WE” oraz dokumentacja towarzysząca musi być oznaczona datą i podpisana.

Deklaracja musi być napisana w tym samym języku, w jakim napisana jest dokumentacja techniczna i musi zawierać:

- odniesienie do dyrektywy;
- nazwę i adres podmiotu zamawiającego lub jego upoważnionego zastępcy prawnego mającego swą siedzibę na terytorium Wspólnoty (podać nazwę handlową oraz pełny adres, w przypadku upoważnionego zastępcy prawnego, podać również nazwę handlową podmiotu zamawiającego);
- krótki opis podsystemu;
- nazwę i adres organu notyfikowanego, który przeprowadził weryfikację „WE”, określoną w art. 18;
- odniesienie do dokumentów zawartych w dokumentacji technicznej;
- wszelkie odpowiednie tymczasowe lub ostateczne przepisy, jakim podlegają podsystemy oraz, w szczególności, gdzie jest to właściwe, wszelkie ograniczenia lub warunki eksploatacji;
- jeśli tymczasowa: okres ważności deklaracji „WE”;
- tożsamość sygnatariusza.



## ZAŁĄCZNIK VI

### PROCEDURA WERYFIKACYJNA DLA PODSYSTEMÓW

#### 1. WPROWADZENIE

Weryfikacja „WE” jest procedurą, na mocy której organ notyfikowany sprawdza i poświadcza, na wniosek podmiotu zamawiającego lub jego upoważnionego zastępcy prawnego mającego swą siedzibę na terytorium Wspólnoty, iż podsystem:

- jest zgodny z niniejszą dyrektywą;
- jest zgodny z innymi przepisami wywodzącymi się z Traktatu, i może być uruchomiony.

#### 2. ETAPY

Podsystem podlega kontroli na każdym z następujących etapów:

- całościowego projektu;
- konstrukcji podsystemu, w tym, w szczególności, prac w zakresie inżynierii lądowej i wodnej, montażu składników oraz całościowego dostosowania;
- ostatecznego testowania podsystemu.

#### 3. ŚWIADECTWO

Organ notyfikowany odpowiedzialny za weryfikację „WE” sporządza świadectwo zgodności przeznaczone dla podmiotu zamawiającego lub jej upoważnionego zastępcy prawnego mającego swą siedzibę na terytorium Wspólnoty, która z kolei sporządza deklarację weryfikacji „WE” przeznaczoną dla władzy nadzoru w Państwie Członkowskim, w którym podsystem jest zlokalizowany/działa.

#### 4. DOKUMENTACJA TECHNICZNA

Dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji weryfikacji musi zawierać następujące elementy:

- dla infrastruktury: plany konstrukcji technicznych, rejestry z zatwierdzenia prac ziemnych i uzbrojenia oraz sprawozdania z testów i inspekcji betonu;
- dla innych podsystemów: ogólne i szczegółowe rysunki zgodne z realizacją, wykresy przebiegu instalacji elektrycznej i wodnej, wykresy obwodu awaryjnego, opis systemów przetwarzania danych i automatycznych, instrukcje obsługi i konserwacji, itd.;
- wykaz składników interoperacyjności, określony w art. 3, włączonych do podsystemu;

- kopie deklaracji zgodności lub odpowiedniości „WE” dotyczących wykorzystania, które muszą posiadać wymienione składniki, zgodnie z art. 13 niniejszej dyrektywy, wraz z, gdzie jest to właściwe, odpowiednimi zapisami obliczeniowymi oraz kopie zapisów testów i egzaminów przeprowadzonych przez organ notyfikowany odpowiedzialny za weryfikację „WE” w oparciu o wspólne specyfikacje techniczne;
- świadectwo wydane przez organ notyfikowany odpowiedzialny za weryfikację „WE”, wraz z odpowiednimi zapisami obliczeniowymi i kontrasygnowane przez jego samego, stwierdzające zgodność projektu z niniejszą dyrektywą i wymieniającą wszelkie zastrzeżenia zanotowane podczas wykonywania czynności i nie wycofane; świadectwu takiemu powinny również towarzyszyć sprawozdania z inspekcji i sprawozdania audytowe sporządzone przez ten sam organ w związku z jego zadaniami, w sposób określony w sekcjach 5.3 i 5.4.

## 5. MONITORING

- 5.1. Celem monitorowania „WE” jest zapewnienie spełnienia zobowiązań wynikających z dokumentacji technicznej w czasie wykonywania podsystemu.
- 5.2. Organ notyfikowany odpowiedzialny za kontrolę wykonania musi mieć stały dostęp do placów budowy, warsztatów produkcyjnych, przestrzeni składowania oraz, gdzie jest to właściwe, urządzeń prefabrykujących lub testujących, jak też, ogólniej, wszelkich pomieszczeń, jakie uzna on za konieczne do wykonania swych zadań. Podmiot zamawiający lub jego upoważniony zastępca prawny na terytorium Wspólnoty musi mu przesłać lub musiała przesłać wszelkie dokumenty konieczne w tym celu oraz, w szczególności, plany wprowadzenia w życie oraz dokumentację techniczną dotyczącą danego podsystemu.
- 5.3. Organ notyfikowany odpowiedzialny za kontrolę wprowadzenia w życie musi okresowo przeprowadzać audyty celem potwierdzenia zgodności z niniejszą dyrektywą. Musi on też dostarczyć sprawozdanie audytowe stronom odpowiedzialnym za wprowadzenie w życie. Może on również żądać swej obecności na niektórych etapach prac budowlanych.
- 5.4. Dodatkowo, organ notyfikowany może złożyć niezapowiedzianą wizytę na placu budowy lub w warsztacie produkcyjnym. Podczas takich wizyt organ notyfikowany może przeprowadzić pełny lub częściowy audyt. Musi on dostarczyć stronom odpowiedzialnym za wprowadzenie w życie sprawozdanie z inspekcji oraz, gdzie jest to właściwe, sprawozdanie z kontroli.

## 6. PRZEDŁOŻENIE

Pełna dokumentacja, określona w ust. 4 musi zostać wniesiona podmiotowi zamawiającemu lub jego upoważnionemu zastępcy prawnemu mającemu swą siedzibę na terytorium Wspólnoty na poparcie świadectwa zgodności wydanego przez organ notyfikowany odpowiedzialny za weryfikację podsystemu w jego stanie gotowości do pracy. Dokumentacja musi zostać załączona do deklaracji weryfikacji „WE”, którą podmiot zamawiający przesyła władzy nadzorczej w danym Państwie Członkowskim.

Podmiot zamawiający musi przechowywać kopie dokumentacji przez cały okres

użytkowania podsystemu. Musi być ona przesłana wszelkim innym Państwom Członkowskim, które zgłoszą taki wniosek.

## 7. PUBLIKACJA

Każdy organ notyfikowany musi okresowo publikować istotne informacje dotyczące:

- otrzymanych wniosków o weryfikację „WE”;
- wydanych świadectw zgodności;
- odmówionych świadectw zgodności.

## 8. JĘZYK

Dokumentacja oraz korespondencja dotycząca procedury weryfikacji „WE” musi być sporządzana w języku urzędowym Państwa Członkowskiego, na terenie którego ma siedzibę podmiot zamawiający lub jego upoważniony zastępca prawny na terytorium Wspólnoty lub w języku zaaprobowanym przez ten podmiot.

## ZAŁĄCZNIK VII

### KRYTERIA MINIMALNE, JAKIE MUSZĄ BYĆ UWZGLĘDNIONE PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE PRZY NOTYFIKOWANIU ORGANÓW

1. Organ, jego dyrektor oraz personel odpowiedzialny za przeprowadzanie kontroli nie mogą być zaangażowani, bezpośrednio lub jako upoważnieni zastępcy prawni, w projektowanie, wytwarzanie, budowę, umieszczanie na rynku lub utrzymanie składników interoperacyjności lub podsystemów lub też ich eksploatację. Powyższe nie wyłącza możliwości wymiany informacji technicznych między producentem lub konstruktorem a tym organem.
2. Organ i personel odpowiedzialny za kontrolę muszą przeprowadzać je przy jak największym zachowaniu uczciwości zawodowej oraz jak najwyższej kompetencji technicznej, jak też muszą być wolni od wszelkich nacisków i motywacji, w szczególności o charakterze finansowym, jakie mogłyby oddziaływać na ich osąd oraz wyniki ich inspekcji, w szczególności ze strony osób lub grup osób, na które wyniki kontroli oddziałują.
3. Organ musi zatrudniać pracowników oraz posiadać środki wymagane do rzetelnej realizacji zadań technicznych i administracyjnych związanych z kontrolami; musi on też mieć dostęp do sprzętu potrzebnego do przeprowadzenia kontroli wyjątkowych.
4. Personel odpowiedzialny za kontrolę musi:
  - być odpowiednio wyszkolony technicznie i zawodowo;
  - mieć wystarczającą znajomość wymogów dotyczących kontroli przez niego przeprowadzanych oraz wystarczające doświadczenie praktyczne w ich przeprowadzaniu;
  - posiadać umiejętność sporządzania świadectw, rejestrów i sprawozdań stanowiących formalny zapis przeprowadzonych kontroli.
5. Zagwarantowana musi być niezależność pracowników odpowiedzialnych za przeprowadzanie kontroli. Żaden urzędnik nie może być wynagradzany w oparciu o ilość przeprowadzonych kontroli lub też wyników tych kontroli.
6. Organ musi wykupić ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, chyba że ta odpowiedzialność na mocy prawa krajowego leży po stronie państwa lub takie kontrole przeprowadzane są bezpośrednio przez to Państwo Członkowskie.
7. Personel organu jest zobowiązany do przestrzegania tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkiego, czego się dowiedział podczas wykonywania swoich funkcji (z wyjątkiem właściwych władz administracyjnych w państwie, w którym przeprowadza on te czynności) zgodnie z niniejszą dyrektywą lub wszelkimi przepisami prawa krajowego wprowadzającymi w życie niniejszą dyrektywę.

## ZAŁĄCZNIK VIII

### OGÓLNE ZASADY PRZESTRZEGANE PRZEZ WSPÓLNY ORGAN PRZEDSTAWICIELSKI (JRB)

1. Zgodnie z ogólnymi procedurami normalizacyjnymi Wspólnoty, JRB musi działać w sposób jawny i przejrzysty, w oparciu o konsensus i niezależnie od jakichkolwiek partykularnych interesów. W tym celu wszyscy członkowie trzech kategorii reprezentowanych na forum JRB – zarządzający infrastrukturą, spółki kolejowe oraz przemysł – muszą mieć możliwość wyrażania swych opinii w czasie projektowania TSIs, zgodnie z regulaminem JRB i przed ukończeniem projektu TSIs przez JRB.
2. Gdy JRB nie dysponuje wiedzą fachową niezbędną celem zaprojektowania danych TSI, musi o tym niezwłocznie powiadomić Komisję.
3. JRB musi utworzyć grupy robocze konieczne do celów zaprojektowania TSIs; grupy robocze muszą posiadać elastyczną strukturę gwarantującą skuteczność. W tym celu należy ograniczyć liczbę ekspertów. Należy zapewnić zrównoważone uczestnictwo przedstawicieli zarządzających infrastrukturą i spółek kolejowych z jednej strony i przemysłu z drugiej; należy zapewnić właściwą równowagę narodowościową. Eksperti z państw trzecich mogą zasiadać w grupach roboczych w charakterze obserwatorów.
4. Wszelkie trudności pojawiające się w związku z niniejszą dyrektywą, które nie mogą być rozwiązane przez grupy robocze JRB, muszą być bezzwłocznie zgłoszone Komisji.
5. Wszelka dokumentacja robocza niezbędna celem monitorowania prac JRB musi być udostępniona do dyspozycji Komisji oraz komitetowi, określonego w art. 21.
6. JRB musi podjąć wszelkie środki niezbędne do zagwarantowania poufności wszelkich kluczowych informacji, w jakich posiadaniu się znajdzie w trakcie wykonywania swych zadań.
7. JRB musi podjąć wszelkie środki niezbędne do poinformowania wszystkich swych członków oraz wszystkich ekspertów uczestniczących w grupach roboczych o wynikach prac komitetu, określonego w art. 21 oraz o zaleceniach komitetu i Komisji.

# DECYZJA NR 1692/96 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 23 lipca 1996 r.

## w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego artykuł 29d ustęp 1,

uwzględniając wniosek Komisji<sup>1</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>2</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>3</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w artykule 189b Traktatu<sup>4</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) Stworzenie i rozbudowa sieci transeuropejskich przyczynia się do osiągnięcia głównych celów Wspólnoty, takich jak sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego i zwiększenie spójności gospodarczej i społecznej.
- 2) Stworzenie i rozbudowa sieci transeuropejskich na terytorium Wspólnoty ma również szczególne cele polegające na zapewnieniu przewozów rzeczy i osób w najlepszych warunkach, uwzględniając aspekty społeczne, ochronę środowiska i bezpieczeństwo, oraz na integrowaniu wszystkich form transportu, z uwzględnieniem porównywalnych korzyści; tworzenie miejsc pracy jest jedną z możliwych korzyści ubocznych rozwoju sieci transeuropejskiej.
- 3) Biała Księga Komisji w sprawie rozwoju wspólnej polityki transportowej wzywa do optymalnego wykorzystania istniejących zdolności przewozowych sieci oraz do integracji wszystkich sieci związanych z różnymi formami transportu w transeuropejską sieć transportu drogowego, kolejowego, śródlądowego, morskiego i lotniczego w przewozach pasażerskich i towarowych oraz transportu kombinowanego.
- 4) Przewozy morskie na krótkich trasach mogą między innymi zmniejszyć tłok na trasach przewozów w żegludze śródlądowej.

---

<sup>1</sup> Dz.U. nr C 220, z 8.8.1994, str. 1 i Dz.U. nr C 97, z 20.4.1995, str. 1.

<sup>2</sup> Dz.U. nr C 397, z 31.12.1994, str. 23.

<sup>3</sup> Dz.U. nr C 210, z 14.8.1995, str. 34.

<sup>4</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 18 maja 1995 r. (Dz.U. nr C 151, z 19.6.1995, str. 234). Wspólne stanowisko Rady z dnia 28 września 1995 r. (Dz.U. nr C 331, z 8.12.1995, str. 1) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 13 grudnia 1995 r. (Dz.U. nr C 17, z 22.1.1996, str. 58). Decyzja Rady z dnia 15 lipca 1996 r. i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 17 lipca 1996 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

- 5) Integracja sieci na poziomie europejskim może być progresywnie rozwijana poprzez powiązanie różnych form transportu w celu pełniejszego wykorzystania zalet właściwych dla każdej z tych form.
- 6) W celu osiągnięcia tych założeń konieczne jest wspólnotowe działanie ustalające wytyczne zgodnie z zasadą pomocniczości; konieczne jest ustalenie ogólnych wytycznych i priorytetów działań Wspólnoty proponowanych w zakresie transeuropejskich sieci transportowych.
- 7) Konieczna jest identyfikacja projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, które przyczynią się do osiągnięcia tych celów i które są zgodne z priorytetami działań już podjętych; pod uwagę powinny być brane wyłącznie projekty potencjalnie ekonomicznie opłacalne.
- 8) Przy wprowadzaniu projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania Państwa Członkowskie muszą brać pod uwagę aspekty ochrony środowiska, poprzez przeprowadzanie analiz oddziaływania na środowisko naturalne stosownie do dyrektywy Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne<sup>5</sup> i poprzez stosowanie dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony naturalnych siedlisk oraz dzikiej fauny i flory<sup>6</sup>.
- 9) Zatwierdzenie poszczególnych prywatnych i publicznych przedsięwzięć, które mogą mieć znaczny wpływ na środowisko naturalne powinno być finansowane wyłącznie po wstępnym oszacowaniu ich potencjalnego oddziaływania na środowisko, zgodnie z przepisami obowiązującymi we Wspólnocie.
- 10) Konieczna jest identyfikacja projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, dotyczących nie tylko różnych form transportu przy multimodalnym podejściu, ale również dotyczących systemów zarządzania ruchem i informacji dla użytkowników oraz systemów ustalania pozycji i nawigacji.
- 11) Jednym z celów niniejszej decyzji jest identyfikacja projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania; projekty te są określone w załączniku I, załączniku II oraz w warunkach ustanawiających niniejszej decyzji; Rada Europejska na posiedzeniu w Essen nadała szczególne znaczenie czternastu z tych projektów.
- 12) Komisja powinna przedstawiać co dwa lata sprawozdanie z wykonania niniejszej decyzji oraz co pięć lat sprawozdanie wskazujące, czy te wytyczne wymagają rewizji.
- 13) Należy powołać Komitet, którego zadaniem będzie wspieranie Komisji przy badaniu wykonania i rozwoju tych wytycznych,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### SEKCJA I

---

<sup>5</sup> Dz.U. nr L 175, z 5.7.1985, str. 40.

<sup>6</sup> Dz.U. nr L 206, z 22.7.1992, str. 7.

## POSTANOWIENIA OGÓLNE

### *Artykuł 1*

#### **Cel**

1. Celem niniejszej decyzji jest ustalenie wytycznych dotyczących zadań, priorytetów i ogólnych kierunków przewidywanych działań w obszarze transeuropejskiej sieci transportowej; wytyczne te identyfikują projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania, realizacja których powinna mieć swój udział w rozwoju sieci we Wspólnocie.

2. Wytyczne, o których mowa w ust. 1 wyznaczają ogólne ramy działań mające zachęcić Państwa Członkowskie i, jeśli to konieczne, Wspólnotę do realizacji projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, celem których jest zapewnienie spójności, wewnętrznych połączeń i interoperacyjności transeuropejskiej sieci transportowej jak i również zagwarantowanie dostępu do tej sieci. Projekty te stanowią wspólny cel, realizacja którego jest uzależniona od stopnia zaawansowania i dostępności środków finansowych, bez naruszenia finansowych zobowiązań Państwa Członkowskiego lub Wspólnoty. Wytyczne te mogą również ułatwić zaangażowanie sektora prywatnego.

3. Niezbędne wymagania dotyczące:

- interoperacyjności transeuropejskiej sieci transportowej,
- usług transportowych typu „telematyka” i pomocniczych,

są określone zgodnie z Traktatem i niezależnie od niniejszej decyzji.

### *Artykuł 2*

#### **Założenia**

1. Transeuropejska sieć transportowa jest tworzona etapami do 2010 roku poprzez integrację infrastruktury sieci transportu lądowego, morskiego i lotniczego we Wspólnocie zgodnie z zarysem planów przedstawionych na mapie w załączniku I i wymogami technicznymi w załączniku II.

2. Sieć powinna:

- a) zapewnić odpowiednią zdolność przemieszczania się osób i rzeczy na terenie bez granic wewnętrznych i w najlepszych z możliwych warunkach socjalnych i bezpieczeństwa, pomagając jednocześnie w osiągnięciu założeń Wspólnoty, szczególnie w zakresie ochrony środowiska i konkurencji oraz przyczyniać się do wzmocnienia spójności społecznej i gospodarczej;
- b) zaoferować użytkownikom wysokiej jakości infrastrukturę na możliwych do zaakceptowania warunkach ekonomicznych;



- c) obejmować wszystkie formy transportu, biorąc pod uwagę ich zalety w stosunku do form konkurencyjnych;
- d) umożliwić optymalne wykorzystanie istniejących zdolności przewozowych;
- e) być interoperacyjną w stopniu w jakim to możliwe, w ramach poszczególnych form transportu i zachęcać do intermodalności pomiędzy różnymi formami transportu;
- f) być ekonomicznie opłacalną w stopniu w jakim jest to możliwe;
- g) obejmować całe terytorium Państw Członkowskich Wspólnoty, tak by ułatwić ogólny dostęp do różnych miejsc, połączyć wyspy, obszary bez dostępu do morza i regiony peryferyjne z regionami centralnymi i wewnątrznie połączyć, bez „wąskich gardeł”, główne zespoły miejskie i regiony we Wspólnocie;
- h) mieć możliwość połączenia z sieciami państw należących do Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA), państwami centralnej i wschodniej Europy i państwami basenu Morza Śródziemnego oraz równocześnie promować interoperacyjność i dostęp do tych sieci, o ile jest to uzasadnione interesem Wspólnoty.

### *Artykuł 3*

#### **Zasięg sieci**

1. Sieć transeuropejska obejmuje infrastrukturę transportową, systemy zarządzania ruchem oraz systemy ustalania pozycji i nawigacji.
2. Infrastruktura transportowa obejmuje sieci drogowe, kolejowe i śródlądowe, porty morskie, porty żeglugi śródlądowej i inne punkty wewnętrznych połączeń.
3. Systemy zarządzania ruchem i systemy ustalania pozycji i nawigacji obejmują niezbędne instalacje techniczne oraz systemy informacji i telekomunikacji, mające zapewnić harmonijność funkcjonowania sieci i sprawne zarządzanie ruchem.

### *Artykuł 4*

#### **Ogólne kierunki działań**

Ogólne kierunki działań Wspólnoty obejmują:

- a) sporządzanie i korektę planu przebiegu sieci;
- b) identyfikację projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania;
- c) adaptację istniejącej sieci;
- d) promocję interoperacyjności sieci;
- e) optymalne połączenie form transportu, między innymi poprzez tworzenie centrów wewnętrznych połączeń, które w przypadku przewozów rzeczy powinny być

usytuowane, jeśli jest to możliwe, daleko od centrów miejskich, w celu zapewnienia możliwie najefektywniejszego funkcjonowania intermodalności;

- f) zapewnienie spójności i komplementarności pomocy finansowej, zgodnie z zasadami obowiązującymi dla każdego instrumentu finansowego;
- g) badania i rozwój;
- h) współpracę z państwami trzecimi dotyczącą rozbudowy sieci i zawierania odpowiednich porozumień z nimi;
- i) zachęcanie Państw Członkowskich i organizacji międzynarodowych do promowania celów, do których dąży Wspólnota;
- j) promocję stałej współpracy pomiędzy zainteresowanymi stronami;
- k) wszystkie inne kroki, których podjęcie jest konieczne do osiągnięcia założeń, o których mowa w art. 2.

#### *Artykuł 5*

#### **Priorytety**

Priorytety, biorąc pod uwagę założenia przedstawione w art. 2, są następujące:

- a) stworzenie i rozbudowa połączeń, głównych linii i linii połączeń wewnętrznych koniecznych do eliminacji „wąskich gardeł”, uzupełnienie brakujących odcinków i dokończenie głównych tras;
- b) stworzenie i rozbudowa infrastruktury dostępu do sieci, by umożliwić połączenie wysp, obszarów bez dostępu do morza i regionów peryferyjnych z centralnymi regionami Wspólnoty;
- c) optymalne dostosowanie i integracja z różnymi formami transportu;
- d) integracja zagadnień związanych ze środowiskiem naturalnym z projektowaniem i rozbudową sieci;
- e) stopniowe osiąganie interoperacyjności składowych elementów sieci;
- f) optymalizacja pojemności i wydajności istniejącej infrastruktury;
- g) stworzenie i poprawa punktów połączeń wewnętrznych i platform intermodalnych;
- h) większe bezpieczeństwo i niezawodność sieci;
- i) rozbudowa i stworzenie systemu zarządzania i kontroli ruchem w sieci i systemu informacji dla użytkowników w celu optymalizacji wykorzystania infrastruktury;

- j) badania przyczyniające się do poprawy projektowania i lepszej realizacji transeuropejskiej sieci transportowej.

#### *Artykuł 6*

### **Sieci państw trzecich**

Promowanie przez Wspólnotę projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania oraz interoperacyjności i sieci połączeń wewnętrznych w celu zapewnienia kompatybilności transeuropejskiej sieci transportowej z sieciami państw trzecich musi być rozpatrywane oddzielnie dla każdego przypadku i zgodnie z odpowiednimi procedurami przewidzianymi w Traktacie.

#### *Artykuł 7*

### **Projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania**

1. Stosownie do postanowień Traktatu, w szczególności w zakresie konkurencyjności, za projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania uznaje się każdy projekt, który:
  - spełnia cele określone w art. 2,
  - dotyczy sieci opisanej w art. 3,
  - odpowiada jednemu lub więcej z priorytetów przedstawionych w art. 5, i
  - jest potencjalnie ekonomicznie opłacalny na podstawie analizy społeczno-ekonomicznych kosztów i zysków.
2. Projekty muszą odnosić się do elementów sieci opisanych w art. 9-17, a w szczególności muszą:
  - być związane z trasami przedstawionymi na mapie w załączniku I, i
  - odpowiadać specyfikacji lub kryteriom załącznika II.
3. Państwa Członkowskie podejmują kroki, które uważają za stosowne w ramach zasad przedstawionych w art. 1 ust. 2.

#### *Artykuł 8*

### **Ochrona środowiska**

1. W trakcie prac nad projektem i jego realizacji, Państwo Członkowskie musi brać pod uwagę zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego, poprzez dokonanie oceny wpływu na środowisko naturalne projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, które będą realizowane, stosownie do dyrektywy 85/337/EWG i dyrektywy 92/43/EWG.
2. Komisja:

- a) opracuje właściwe metody analizy strategicznego wpływu na środowisko całej sieci;
- b) opracuje właściwe metody analizy korytarzy obejmujących wszystkie istotne formy transportu bez zmiany definicji tych korytarzy. W rozwoju koncepcji korytarzy jest brana pod uwagę potrzeba łączenia w transeuropejską sieć transportową wszystkich Państw Członkowskich i regionów, a w szczególności potrzeba połączenia wysp, obszarów bez dostępu do morza i regionów peryferyjnych z centralnymi regionami Unii.

Wynik tej pracy jest, w miarę potrzeby, brany pod uwagę przez Komisję podczas przygotowywania raportu na temat wytycznych określonych w art. 21, w celu osiągnięcia założeń zawartych w art. 2.

## SEKCJA 2

### **SIEĆ DROGOWA**

#### *Artykuł 9*

#### **Charakterystyka**

1. Transeuropejska sieć drogowa obejmuje autostrady i drogi o wysokiej jakości, jeśli takie istnieją, nowe lub możliwe do zaadaptowania, które:
  - odgrywają ważną rolę w przewozach na dalekie odległości, lub
  - omijają główne aglomeracje miejskie na trasach identyfikowanych w sieci, lub
  - zapewniają połączenia wewnętrzne z innymi formami transportu, lub
  - łączą pozbawione dostępu do morza i peryferyjne regiony z centralnymi obszarami Wspólnoty.
2. Sieć zapewnia użytkownikom wysoki, jednolity i stały poziom usług, komfort i bezpieczeństwo.
3. Sieć obejmuje infrastrukturę zarządzania ruchem i informacji dla użytkowników, opierając się na aktywnej współpracy pomiędzy systemami zarządzania ruchem na europejskim, krajowym i regionalnym poziomie.

## SEKCJA 3

### **SIEĆ KOLEJOWA**

#### *Artykuł 10*

#### **Charakterystyka**

1. Sieć kolejowa obejmuje sieć kolejową pociągów dużych prędkości i sieć trakcyjną.

2. Sieć kolejowa pociągów dużych prędkości obejmuje:
  - specjalnie wybudowane linie dużych prędkości przystosowane do szybkości równej lub większej niż 250 km/h wykorzystujące aktualne lub nowe technologie,
  - specjalnie rozbudowane linie dużych prędkości przystosowane do prędkości rzędu 200 km/h,
  - specjalnie rozbudowane linie dużych prędkości, które posiadają specyficzne cechy wynikające z przeszkód topograficznych lub planowania miejskiego, tam gdzie szybkość musi być przystosowywana do każdego przypadku.

Niniejsza sieć jest definiowana według linii przedstawionych w załączniku I, jako linie dużych prędkości lub linie przystosowane do dużych prędkości.

3. Tradycyjna sieć kolejowa składa się z linii dla tradycyjnego transportu kolejowego, w tym dla kolejowych segmentów w transporcie kombinowanym, o którym mowa w art. 14.

4. Sieć ta:

- odgrywa ważną rolę w ruchu towarowym i pasażerskim na długich trasach,
- odgrywa ważną rolę w transporcie kombinowanym na długich trasach,
- zapewnia połączenia wewnętrzne z sieciami innych form transportu i dostęp do regionalnych i podmiejskich sieci kolejowych.

5. Sieć oferuje użytkownikom wysoki standard usług pod względem jakości i bezpieczeństwa, wynikający z jej ciągłości i stopniowego wprowadzania interoperacyjności, wynikający w szczególności z technicznego współdziałania i harmonizacji systemu kontroli i zarządzania.

## SEKCJA 4

### **SIEĆ WODNA ŚRÓDLĄDOWA I PORTY ŚRÓDLĄDOWE**

#### *Artykuł 11*

#### **Charakterystyka**

1. Transeuropejska sieć śródlądowa obejmuje rzeki, kanały oraz różne odgałęzienia i ogniwa, które je łączą. W szczególności obejmuje ona wzajemne połączenia pomiędzy ośrodkami przemysłowymi i aglomeracjami miejskimi oraz łączy je z portami.
2. Minimalne wymagania techniczne dla dróg wodnych tworzących część sieci muszą odpowiadać normom ustalonym dla drogi wodnej IV klasy, to znaczy pozwalającej na przepłynięcie statku lub barki o długości 80-85 metrów i szerokości 9,5 m. Jeśli droga wodna wchodząca w skład sieci jest modernizowana lub budowana, wymagania techniczne muszą odpowiadać przynajmniej IV klasie i pozwalać w przyszłości na osiągnięcie poziomu klasy

Va/Vb oraz stwarzać dogodne warunki do przepłynięcia statków używanych w transporcie kombinowanym. Klasa Va zezwala na przepłynięcie statku lub barki o długości 110 m i szerokości 11,4, a klasa Vb odpowiednio 172 do 185 m długości i 11,4 m szerokości.

3. Porty śródlądowe stanowią część sieci, w szczególności jako punkty wzajemnych połączeń wewnętrznych pomiędzy drogami wodnymi, o których mowa w punkcie 2 i innymi formami transportu.

4. Sieć obejmuje infrastrukturę zarządzania ruchem.

## SEKCJA 5

### **PORTY MORSKIE**

#### *Artykuł 12*

#### **Charakterystyka**

Porty morskie pozwalają na rozwój transportu morskiego oraz tworzą ogniwa umożliwiające połączenia żeglugowe z wyspami i stanowią punkty wzajemnych połączeń pomiędzy transportem morskim a innymi formami transportu. Udostępniają one sprzęt i świadczą usługi przedsiębiorstwom transportowym. Ich infrastruktura umożliwia świadczenie szerokiego wachlarza usług w dziedzinie transportu pasażerskiego i towarowego, w tym usługi promowe oraz usługi (żeglugowe) krótkiego i dalekiego zasięgu, w tym w zakresie żeglugi przybrzeżnej zarówno w obrębie Wspólnoty, jak i pomiędzy nią a państwami trzecimi.

## SEKCJA 6

### **PORTY LOTNICZE**

#### *Artykuł 13*

#### **Charakterystyka**

1. Transeuropejska sieć lotnicza obejmuje porty lotnicze zlokalizowane w obrębie terytorium Wspólnoty, które są otwarte dla komercyjnego ruchu powietrznego i które spełniają kryteria przedstawione w załączniku II. Te porty lotnicze są sklasyfikowane oddzielnie w zależności od wolumenu i rodzaju ruchu jaki realizują oraz zgodnie z funkcją jaką pełnią w sieci. Zapewniają one rozwój połączeń lotniczych i połączenia wewnętrzne pomiędzy transportem lotniczym a innymi formami transportu.

2. Międzynarodowe punkty połączeń lotniczych i wspólnotowe punkty połączeń lotniczych tworzą podstawę transeuropejskiej sieci lotniczej. Połączenie Wspólnoty z resztą świata jest realizowane głównie przez międzynarodowe punkty połączeń lotniczych. Wspólnotowe punkty połączeń lotniczych zapewniają głównie połączenia w obrębie Wspólnoty, podczas gdy usługi świadczone poza Wspólnotą stanowią znikomą część pakietu ich usług. Regionalne punkty połączeń lotniczych i punkty dostępu ułatwiają korzystanie z sieci i komunikację z peryferyjnymi i niedostępnymi regionami.

## SEKCJA 7

### SIEĆ TRANSPORTU KOMBINOWANEGO

#### *Artykuł 14*

#### **Charakterystyka**

1. Transeuropejska sieć transportu kombinowanego obejmuje:
  - linie kolejowe i śródlądowe drogi wodne, nadające się do transportu kombinowanego i żeglugi, które pozwalają na transport towarów na duże odległości, w połączeniu, tam gdzie jest to możliwe, z przewozami drogowymi.
  - urządzenia umożliwiające dokonywanie przeładunków tranzytowych pomiędzy liniami kolejowymi, śródlądowymi drogami wodnymi, morskimi szlakami żeglugowymi i drogami,
  - prowizorycznie odpowiedni tabor kolejowy, tam gdzie wymaga tego nieprzystosowana jeszcze infrastruktura.

## SEKCJA 8

### ZARZĄDZANIE ŻEGLUGĄ I SIEĆ INFORMACJI

#### *Artykuł 15*

#### **Charakterystyka**

Zarządzanie żeglugą transeuropejską i siecią informacji dotyczy systemów zarządzania żeglugą przybrzeżną i portową:

- systemu ustalania pozycji statków,
- systemu sprawozdawczości dla statków przewożących towary niebezpieczne i trujące,
- systemów komunikacji w sytuacjach zagrożenia i bezpieczeństwa na morzu, celem zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i wydajności przewozów oraz ochronę środowiska naturalnego w strefach przewozów należących do Państw Członkowskich Wspólnoty.

## SEKCJA 9

### SIEĆ ZARZĄDZANIA PRZEWOZAMI LOTNICZYMI

#### *Artykuł 16*

#### **Charakterystyka**

Transeuropejska sieć zarządzania ruchem lotniczym obejmuje przestrzeń powietrzną zarezerwowaną dla lotnictwa cywilnego, szlaki powietrzne, środki pomocnicze w nawigacji powietrznej, systemy planowania i zarządzania ruchem oraz systemy kontroli ruchu powietrznego (ośrodki kontroli, urządzenia do śledzenia lotów i komunikacji), które są niezbędne do bezpiecznej i efektywnej awiacji w europejskiej przestrzeni powietrznej.

## SEKCJA 10

### SIEĆ NAWIGACJI I USTALANIA POZYCJI

#### *Artykuł 17*

#### **Charakterystyka**

Transeuropejska sieć systemów ustalania pozycji i nawigacji składa się z satelitarnych systemów ustalania pozycji i nawigacji oraz systemów, które będą zdefiniowane w przyszłości zgodnie z Europejskim Planem Nawigacji Radiowej. Systemy te zapewniają wiarygodne i efektywne usługi w zakresie nawigacji i ustalania pozycji, które mogą być stosowane we wszystkich formach transportu.

## SEKCJA 11

### PRZEPISY WSPÓLNE

#### *Artykuł 18*

#### **Komitet ds. wymiany informacji i sprawozdawczości**

1. Państwa Członkowskie regularnie informują Komisję o krajowych planach i programach, które są przygotowywane w celu rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, a w szczególności o projektach stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, określonych w niniejszej decyzji.
2. Komitet Transeuropejskiej Sieci Transportowej, zwany dalej „Komitetem” jest powoływany przez Komisję; składa się z przedstawicieli Państw Członkowskich a przewodniczy mu przedstawiciel Komisji. Komitet dokonuje wymiany informacji na temat planów i programów podejmowanych przez Państwa Członkowskie i może rozpatrywać wszelkie kwestie związane z rozwojem transeuropejskiej sieci transportowej.
3. Komisja przygotowuje co dwa lata sprawozdania na temat wdrażania wytycznych opisanych w niniejszej decyzji i przedstawia je Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów.

Komitet, o którym mowa w ust. 2, pomaga Komisji w przygotowywaniu tego sprawozdania.

#### *Artykuł 19*



## Projekty szczególne

Załącznik III zawiera projekty, o których mowa w załącznikach I i II i innych przepisach niniejszej decyzji, które Rada Europejska na posiedzeniu w Essen określiła jako szczególnie ważne.

### *Artykuł 20*

#### **Transport multimodalny i zarządzanie ruchem**

Wśród projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania wymienionych w załącznikach I i II specjalną uwagę zwraca się na projekty dotyczące transportu multimodalnego i nowoczesnych technik zarządzania ruchem.

### *Artykuł 21*

#### **Rewizja wytycznych**

1. Co pięć lat, po raz pierwszy przed 1 lipca 1999 r., Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie wskazujące czy wytyczne powinny zostać dostosowane ze względu na gospodarczy i technologiczny rozwój w sektorze transportu, a w szczególności w transporcie kolejowym.

Komitet, o którym mowa w art. 18 pomaga Komisji w przygotowywaniu tego sprawozdania.

2. W następstwie sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, Komisja przedkłada, jeśli to konieczne, stosowne wnioski.

### *Artykuł 22*

#### **Uchylenie**

Uchyła się decyzję Rady 78/174/EWG z dnia 22 lutego 1978 r. ustalającą procedurę konsultacyjną i powołującą Komitet ds. infrastruktury transportowej<sup>7</sup>.

### *Artykuł 23*

Niniejsza decyzja wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

### *Artykuł 24*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 23 lipca 1996 r.

---

<sup>7</sup> Dz.U. nr L 54, z 25.2.1978, str. 16.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

K. HÄNSCH

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

M. LOWRY

*Przewodniczący*

## ZAŁĄCZNIK I

### PLANY SIECI ZILUSTROWANE NA MAPACH\*

#### *Sekcja 2: Sieć drogowa*

2.0	Europa	2.5	Hiszpania	2.10	Austria
2.1	Belgia/Luksemburg	2.6	Francja	2.11	Portugalia
2.2	Dania	2.7	Irlandia	2.12	Finlandia
2.3	Niemcy	2.8	Włochy	2.13	Szwecja
2.4	Grecja	2.9	Niderlandy	2.14	Wielka Brytania

#### *Sekcja 3: Sieć kolejowa*

3.0	Europa	3.4	Grecja	3.8	Włochy	3.12	Portugalia
3.1	Belgia/Luksemburg	3.5	Hiszpania	3.9	Luksemburg	3.13	Finlandia
3.2	Dania	3.6	Francja	3.10	Niderlandy	3.14	Szwecja
3.3	Niemcy	3.7	Irlandia	3.11	Austria	3.15	Wielka Brytania

#### *Sekcja 4: Sieć wodna śródlądowa*

4. Europa

#### *Sekcja 5: Porty morskie*

Projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania i dotyczące portów morskich są przedstawione według kryteriów określonych w załączniku II i mogą być zlokalizowane w każdym porcie Państwa Członkowskiego Wspólnoty. Ponieważ nie jest możliwe przedstawienie wszystkich portów na jednej mapie to do załącznika I nie załączono mapy portów morskich.

#### *Sekcja 6: Porty lotnicze*

6.0	Europa	6.4	Francja
6.6	Belgia/Dania/Niemcy/Luksemburg/ Niderlandy/Austria	6.5	Irlandia/Wielka Brytania
6.2	Grecja	6.6	Włochy
6.3	Hiszpania/Portugalia	6.7	Finlandia/Szwecja

#### *Sekcja 7: Sieć transportu kombinowanego*

- 7.1 A. Kolej
- B. Kolej, duża skala
- 7.2 Żegluga śródlądowa

---

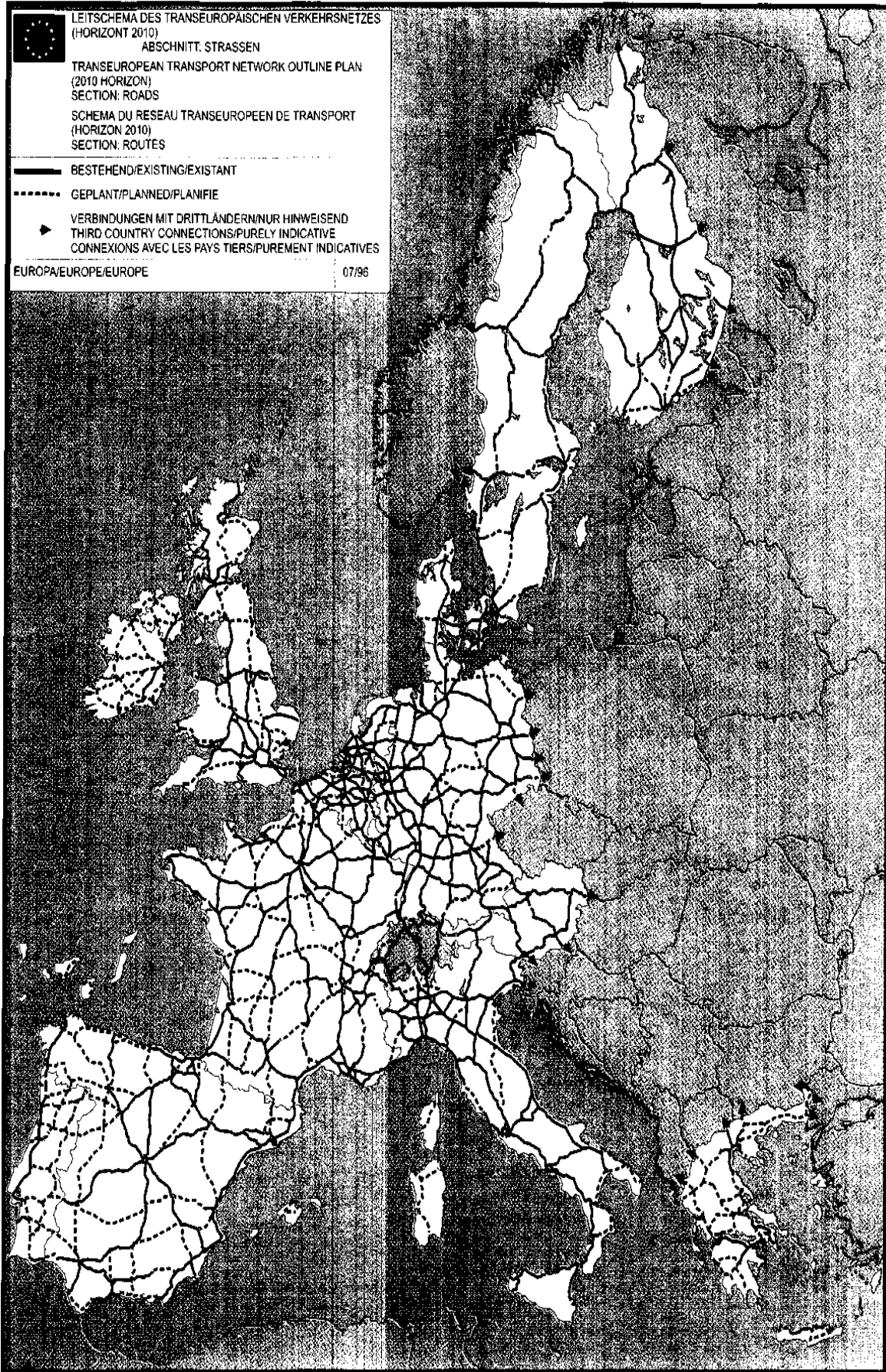
\* Mapy odnoszące się do odpowiednich sekcji wymienionych w warunkach ustanawiających i załączniku II.

*Uwaga:* Termin „planowane” w legendzie do map obejmuje wszystkie etapy projektu infrastruktury stanowiącego wspólny przedmiot zainteresowania, od etapu wstępnych studiów do etapu budowy.

Sieć drogowa, sieć kolejowa, sieć żeglugi śródlądowej, porty lotnicze oraz sieć transportu kombinowanego przedstawione są kolejno na planach.

## SEKCJA 2

### **SIEĆ DROGOWA**





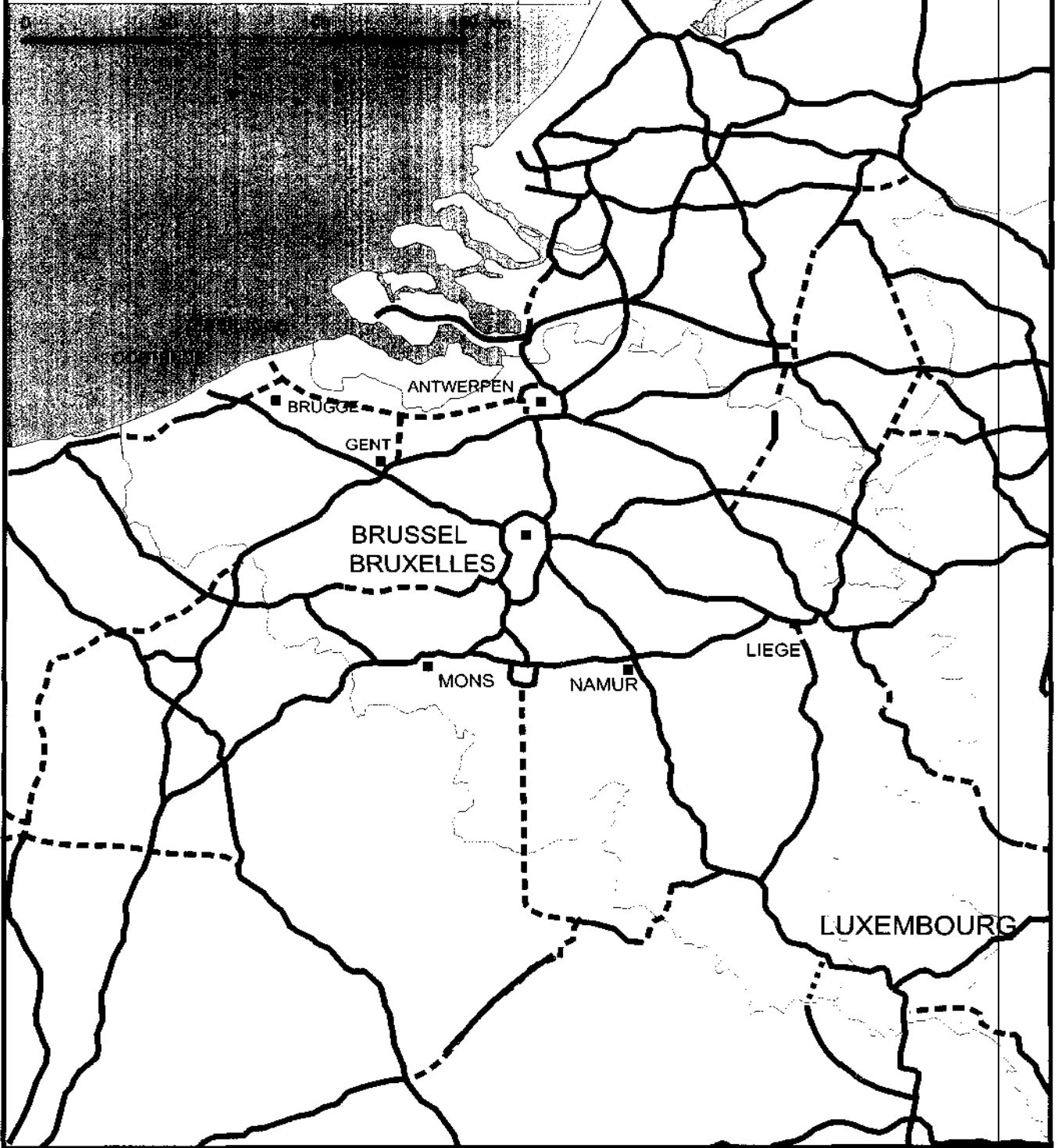


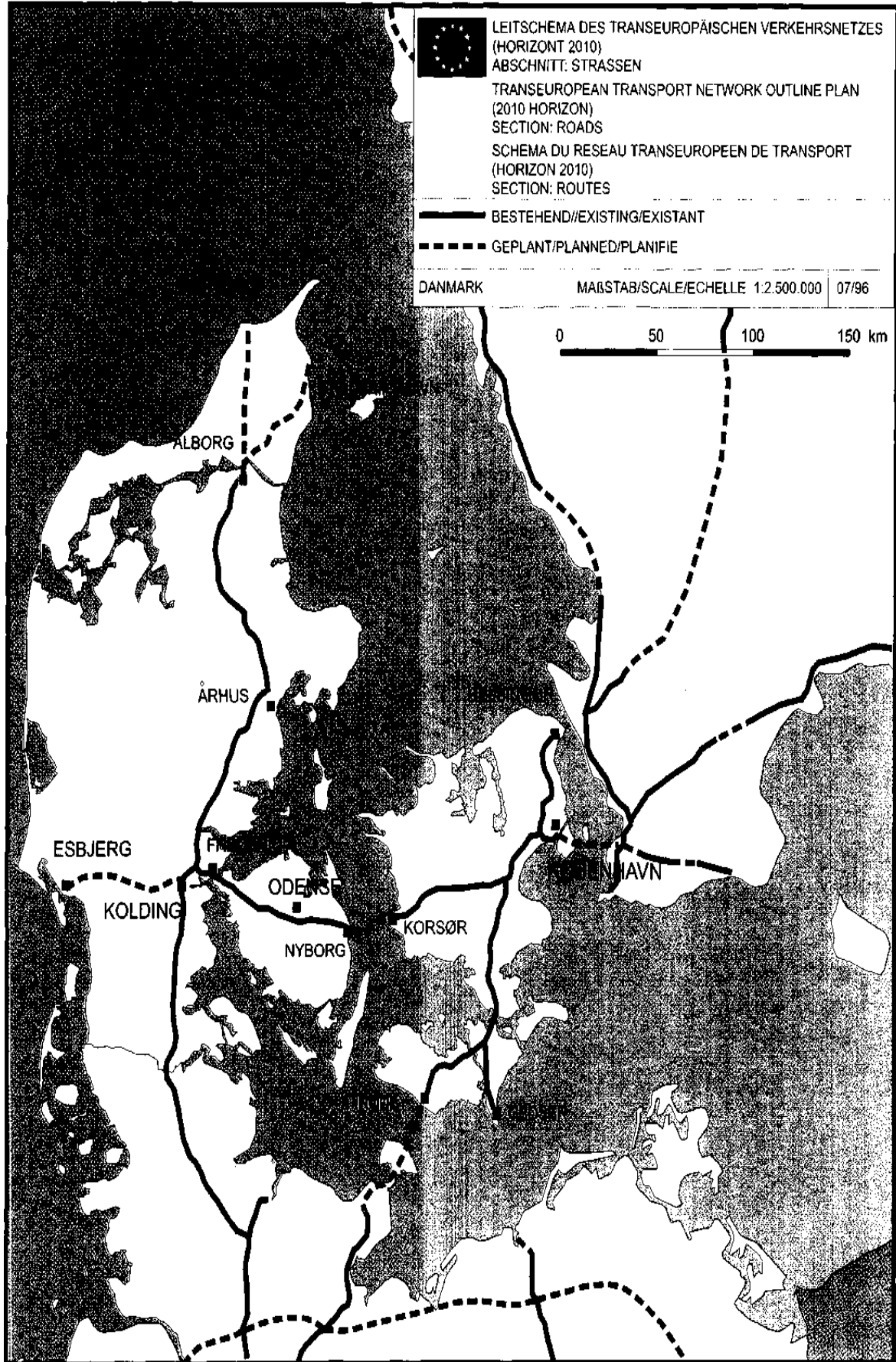


LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES  
(HORIZONT 2010)  
ABSCHNITT: STRASSEN  
TRANSEUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN  
(2010 HORIZON)  
SECTION: ROADS  
SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT  
(HORIZON 2010)  
SECTION: ROUTES

— BESTEHEND/EXISTING/EXISTANT  
- - - - - GEPLANT/PLANNED/PLANIFIE

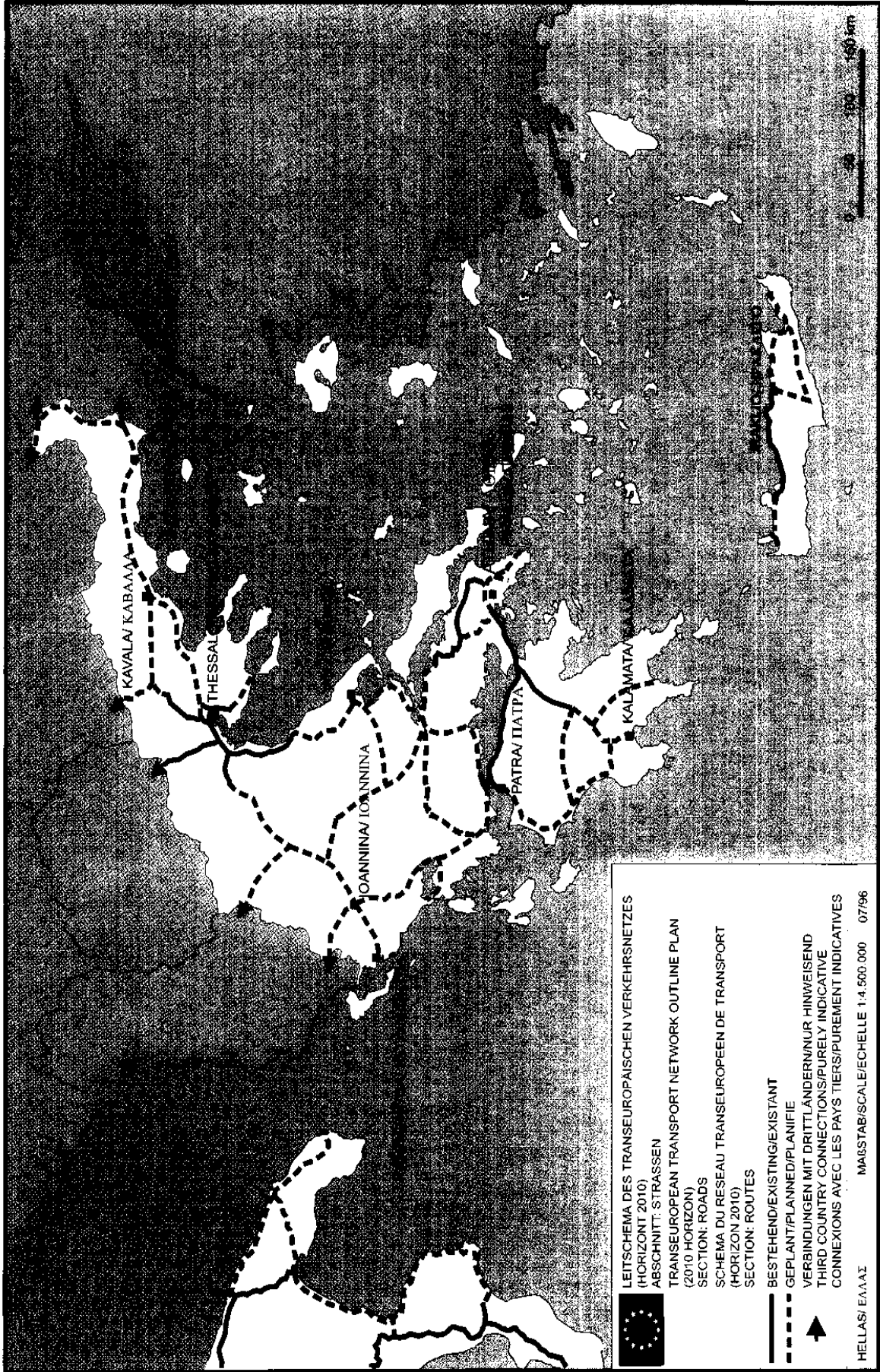
BELGIË/BELGIQUE/LUXEMBOURG MAßSTAB/SCALE/ECHELLE 1:2.000.000 07/96






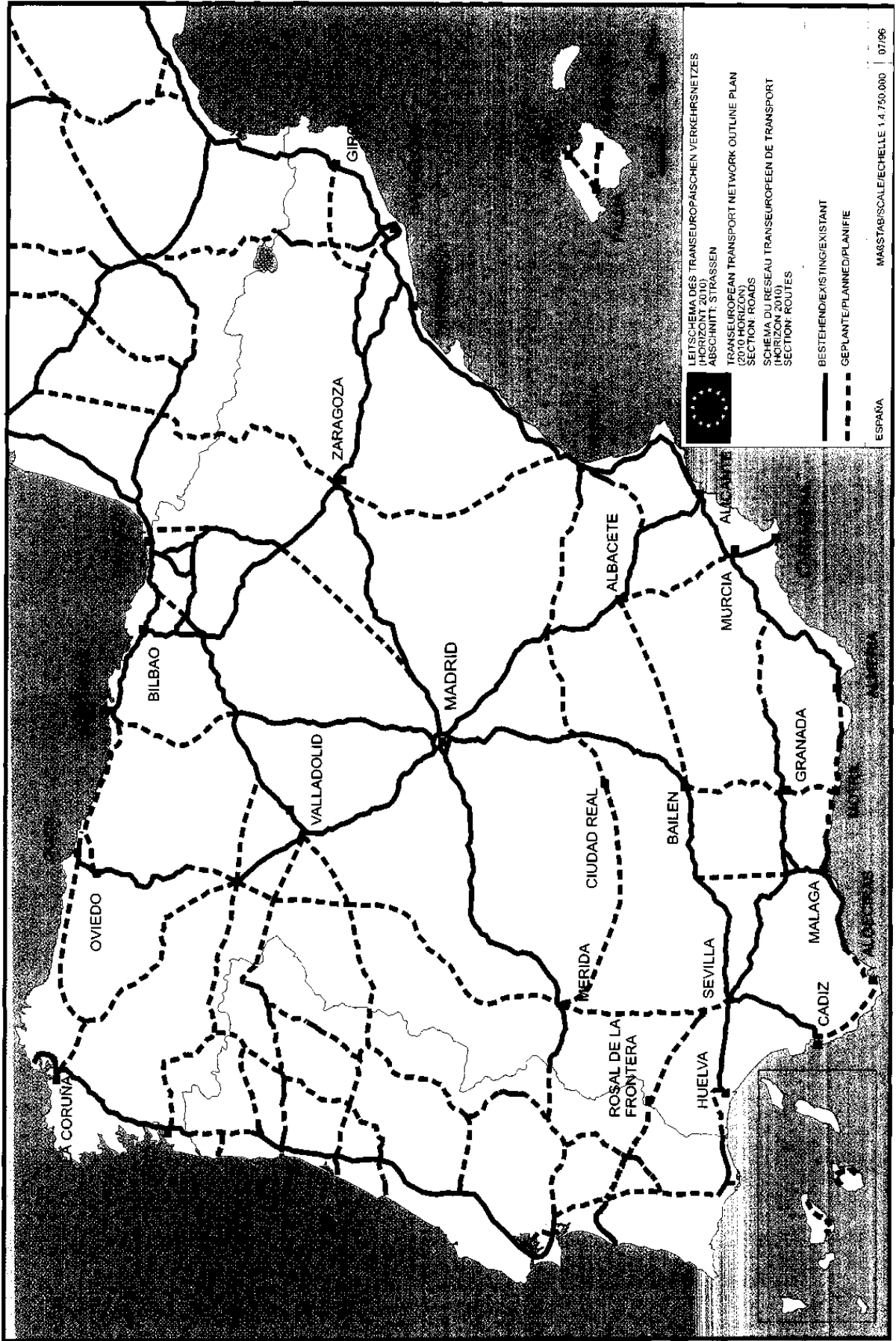


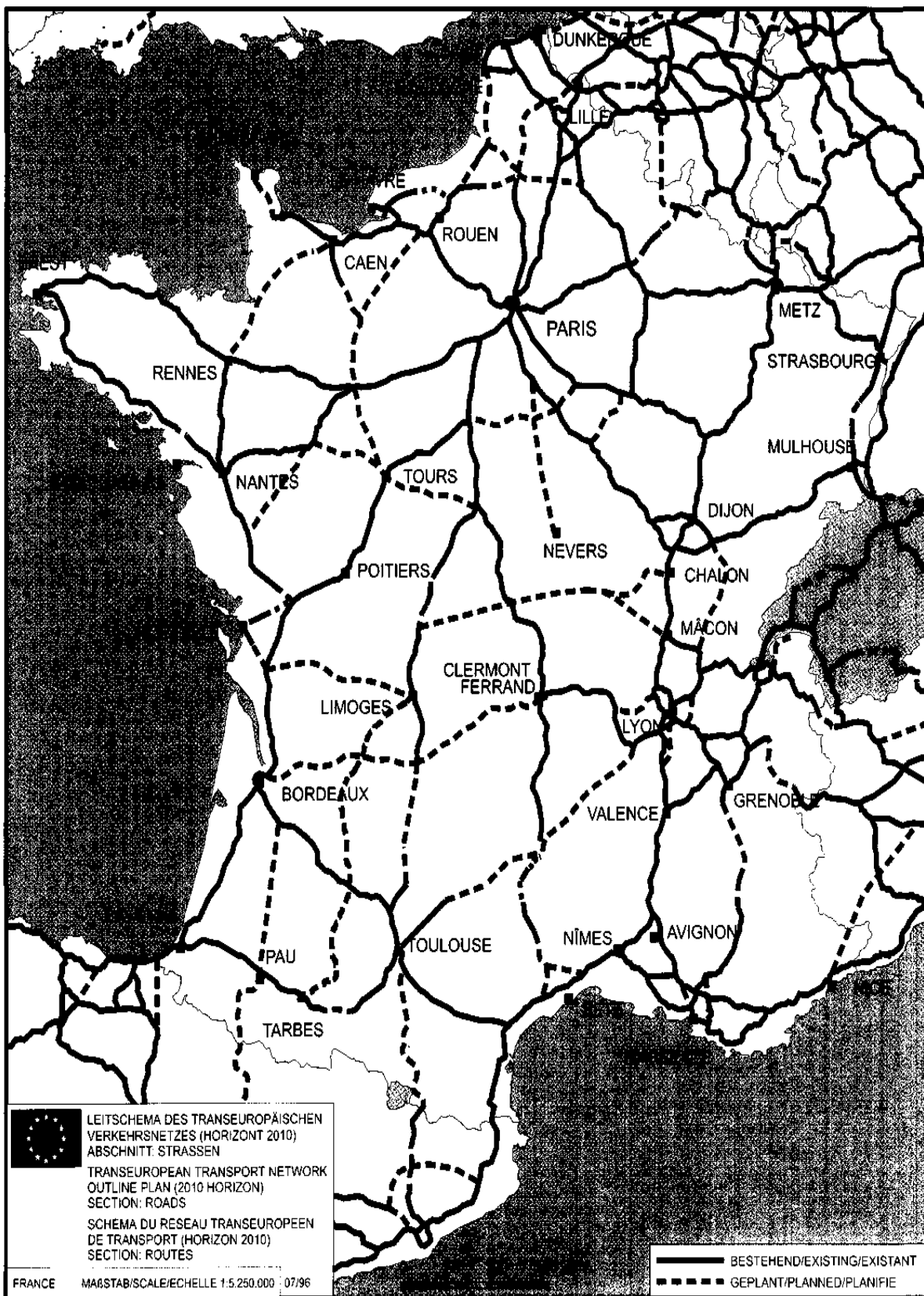





**LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN VERKEHRSNETZES**  
 (HORIZONT 2010)  
 ABSCHNITT: STRASSEN  
**TRANSEUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN**  
 (2010 HORIZON)  
 SECTION: ROADS  
**SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT**  
 (HORIZON 2010)  
 SECTION: ROUTES  
 ———— BESTEHEND/EXISTING/EXISTANT  
 - - - - - GEPLANT/PLANNED/PLANIFIE  
 ▲ VERBINDUNGEN MIT DRITTLÄNDERN/NUR HINWEISEND  
 THIRD COUNTRY CONNECTIONS/PURELY INDICATIVE  
 CONNEXIONS AVEC LES PAYS TIERS/PUREMENT INDICATIVES  
 HELLAS/ EΛΛΑΣ MAßSTAB/SCALE/ECHELLE 1:4.500.000 07/96

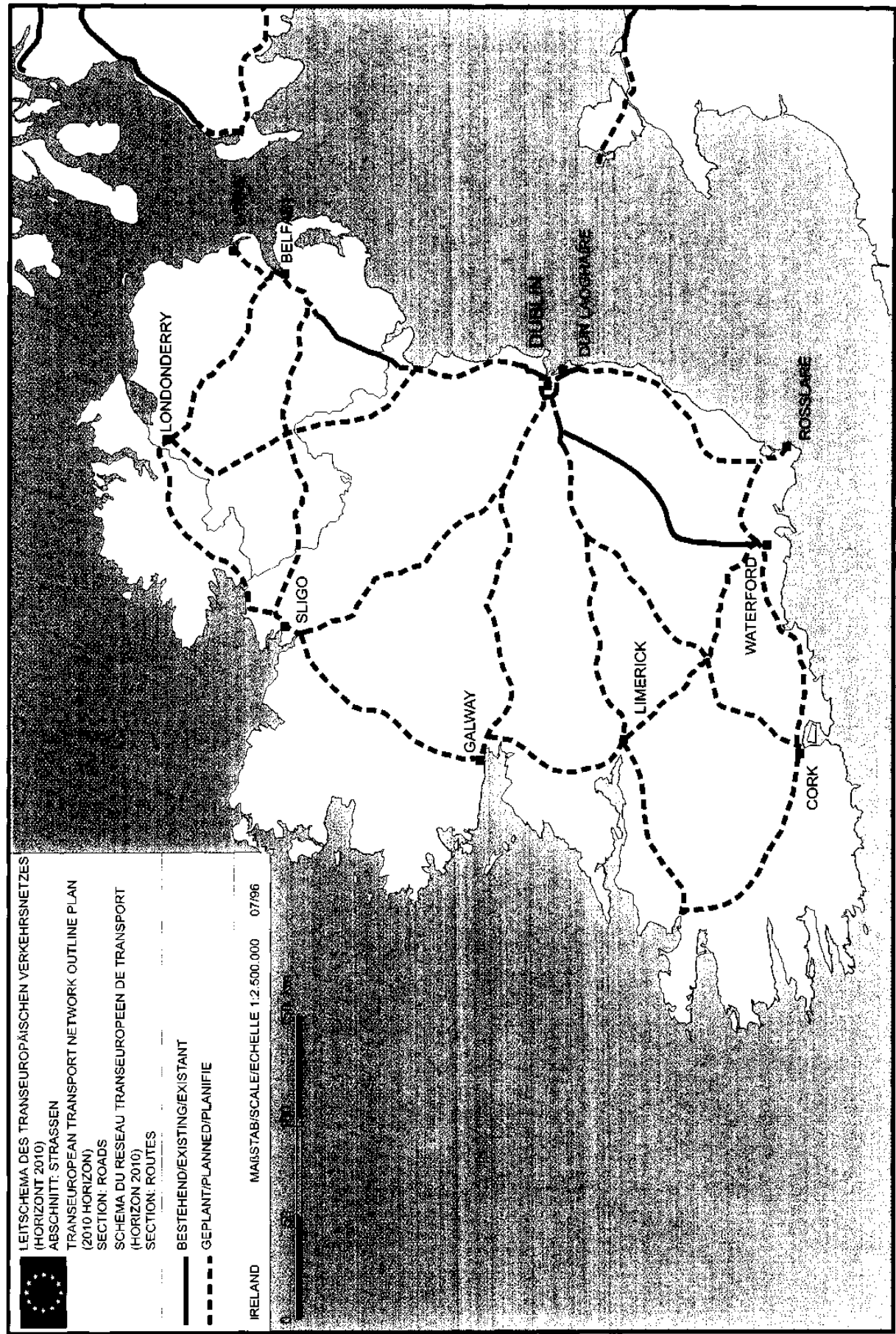




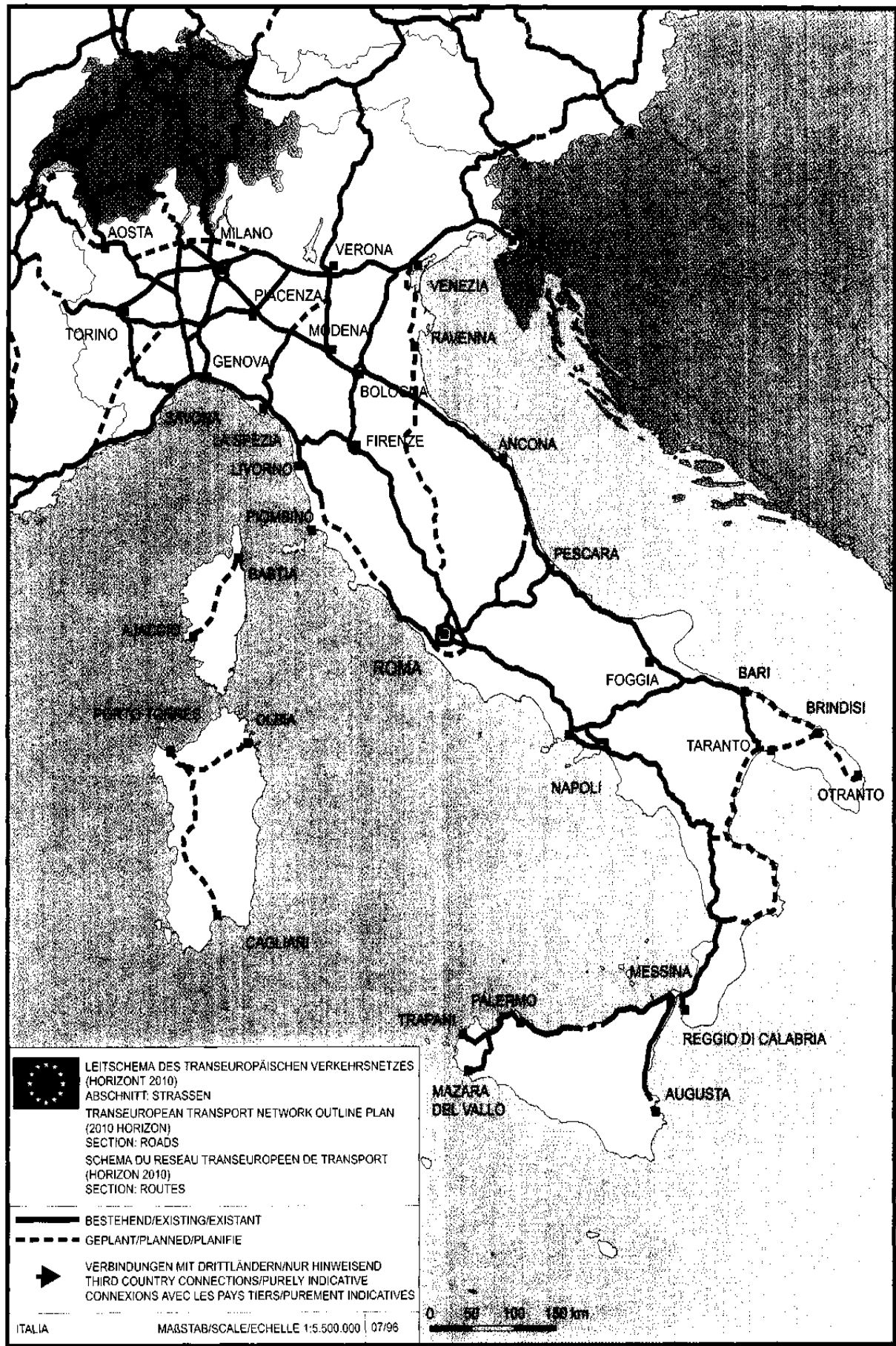












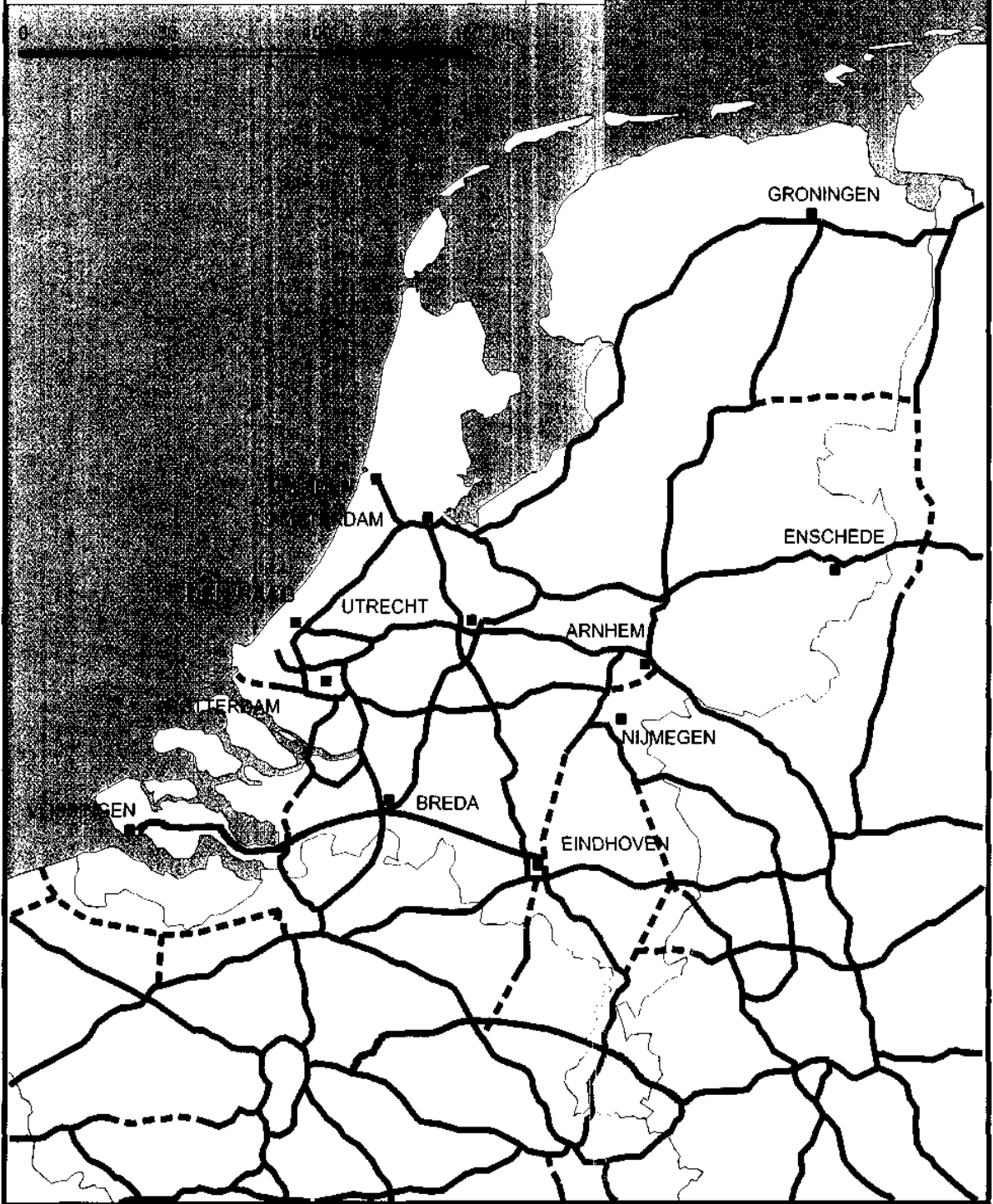


LEITSCHAMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES  
(HORIZONT 2010)  
ABSCHNITT: STRASSEN  
TRANSEUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN  
(2010 HORIZON)  
SECTION: ROADS  
SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT  
(HORIZON 2010)  
SECTION: ROUTES

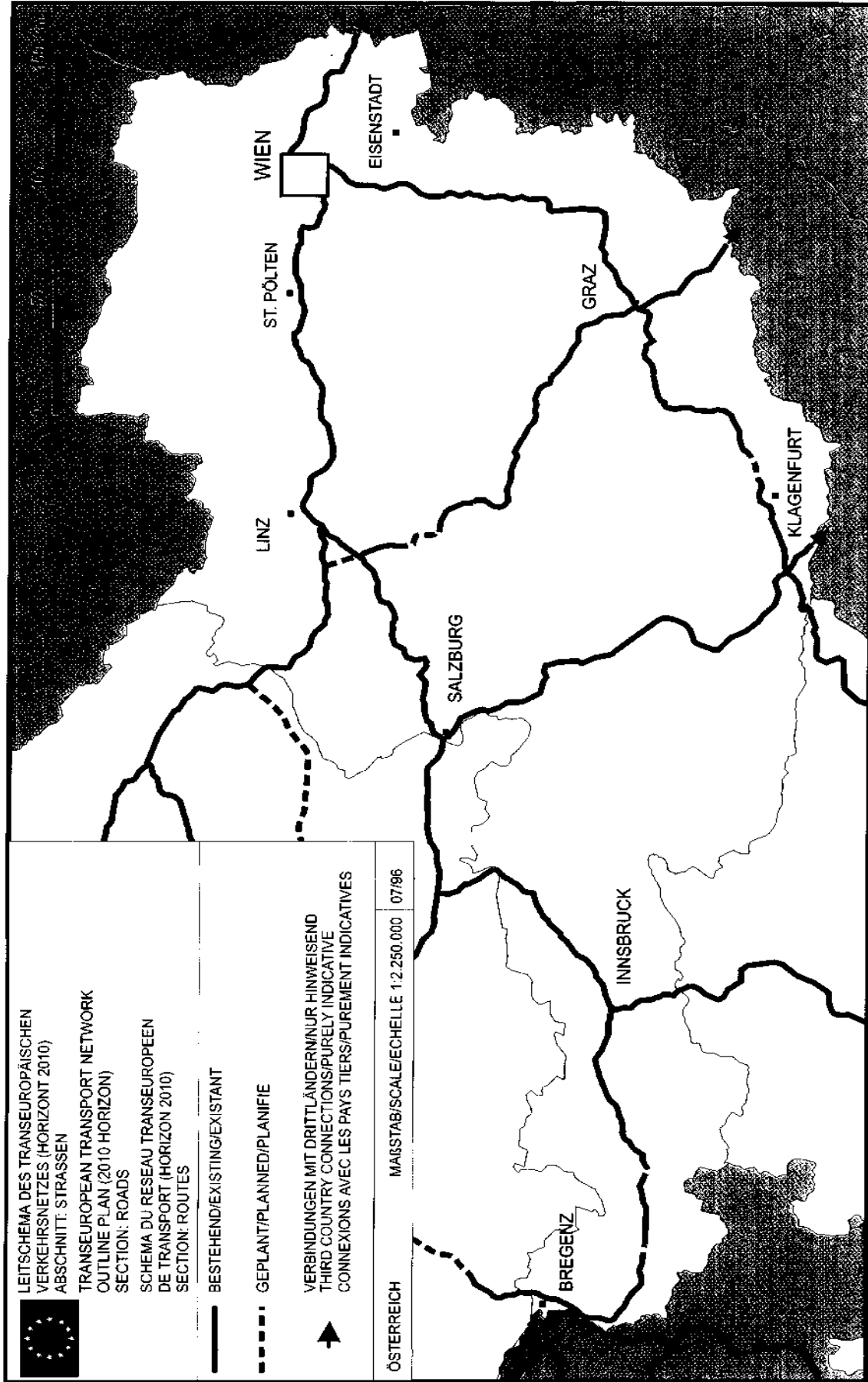
- BESTEHEND/EXISTING/EXISTANT
- - - - - GEPLANT/PLANNED/PLANIFIE

NEDERLAND

MAßSTAB/SCALE/ECHELLE 1:1.900.000 07/96









LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN VERKEHRSNETZES  
(HORIZONT 2010)  
ABSCHNITT: STRASSEN  
TRANSEUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN  
(2010 HORIZON)  
SECTION: ROADS  
SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT  
(HORIZON 2010)  
SECTION: ROUTES

— BESTEHEND/EXISTING/EXISTANT

- - - - - GEPLANT/PLANNED/PLANIFIE

PORTUGAL      MAßSTAB/SCALE/ECHELLE 1:2.500.000      07/96

