

31996L0048

L 235/6

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

17.9.1996

**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, została 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, 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 ściśle 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;

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

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

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

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

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

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

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

z tego powodu właściwe 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 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>(1)</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

(<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 9.8.1993, str. 84), zmieniona Aktem Przystąpienia z 1994 r.

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>(2)</sup>; na ile to możliwe i w celu promowania rozwoju zainteresowanych gałęzi przemysłu właściwe 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 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 interoperacyjność 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;

(<sup>2</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. L 220 z 30.8.1993, str. 23).

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 syste-

mu 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 wewnętrznie 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, 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) fizycznego(-ych) odnoszącego(-ych) się do pierwszego punktu, którego(-ych) nie zamierza stosować, przepisów, które zamierza stosować w czasie realizacji projektu, tak aby promować jego ostateczną interoperacyjność, środków przejściowych, 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 Państwo 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 stosujące 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>(1)</sup> w zakresie, w jakim dotyczy to norm europejskich.

#### Artykuł 12

1. Jeżeli Państwo Członkowskie potwierdza, że prawdopodobne jest, iż 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 Państwa Członkowskie.

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

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 109 z 26.4.1983, str. 8. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem Przystąpienia z 1994 r.

### 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, 2 i 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 gdy 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 przewrzenia 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 powiadają 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 powiadamia-

ne. Organy spełniające kryteria oceny przewidziane odpowiednimi normami europejskimi są uważane za spełniające je.

3. Państwo 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 natychmiast 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 składo-

wych 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 urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia są określane 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 21. 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 obejmującym 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 ograniczenie 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 nienaruszający 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 szybkiej 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 zapewni 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

Ujednoczenie 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

Ujednoczenie 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**
- **przydatności do użytku**

1. *Interoperacyjność części składowych*

Deklaracja WE stosuje się do interoperacyjnych części składowych mających wpływ na interoperacyjność trans-europejskiego 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(-e) 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, za pomocą 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-łądowej, 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 ppkt 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 kontrolę. 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.
-