

DECYZJA KOMISJI**z dnia 21 października 2010 r.****zmieniająca decyzje 2006/920/WE i 2008/231/WE dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskich systemów kolei konwencjonalnych i kolei dużych prędkości***(notyfikowana jako dokument nr C(2010) 7179)***(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2010/640/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 6 ust. 1,

uwzględniając zalecenia Europejskiej Agencji Kolejowej z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie spójności zasad ERTMS w zakresie technicznych specyfikacji interoperacyjności sterowania i ruchu kolejowego (ERA/REC/2009-02/INT), w sprawie zmian w załączniku P do technicznych specyfikacji interoperacyjności ruchu kolejowego dla kolei konwencjonalnych i kolei dużych prędkości (ERA/REC/2009-03/INT), w sprawie zmian w załączniku T do technicznych specyfikacji interoperacyjności ruchu kolejowego dla kolei konwencjonalnych (ERA/REC/2009-04/INT) oraz w sprawie zmian mających na celu osiągnięcie spójności pomiędzy dyrektywą 2007/59/WE a technicznymi specyfikacjami interoperacyjności ruchu kolejowego w zakresie przepisów dotyczących kwalifikacji maszynistów (ERA/REC/2009-05/INT),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 12 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ wprowadza wymóg, zgodnie z którym Europejska Agencja Kolejowa (dalej zwana „Agencją”) zapewnia dostosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności (dalej zwanych „TSI”) do postępu technicznego i trendów rynkowych oraz do wymagań społecznych, a także proponuje Komisji niezbędne jej zdaniem zmiany do TSI.
- (2) Decyzją C(2007) 3371 z dnia 13 lipca 2007 r. Komisja udzieliła Agencji mandatu ramowego w celu przeprowa-

dzienia pewnych działań na mocy dyrektywy Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ⁽³⁾ oraz dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽⁴⁾. Zgodnie z warunkami wspomnianego mandatu ramowego Agencję wezwano do przeprowadzenia przeglądu TSI podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, przyjętej decyzją Komisji 2006/920/WE ⁽⁵⁾, oraz zaktualizowanej TSI podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, przyjętej decyzją Komisji 2008/231/WE ⁽⁶⁾, a także do wydania opinii technicznych w sprawie krytycznych błędów oraz opublikowania wykazu wykrytych drobnych błędów.

- (3) Za istotne środki służące harmonizacji transeuropejskiego systemu kolei uznaje się europejski system sterowania pociągami (dalej zwany „ETCS”) oraz globalny system łączności ruchomej dla kolei (dalej zwany „GSM-R”). Niezbędne jest zatem jak najszybsze ujednoczenie zasad funkcjonowania tych systemów. Z tej przyczyny ETCS i GSM-R uwzględniono w TSI.
- (4) Wymagania określone w TSI muszą być spójne i jednoznaczne. Oznacza to również, że różne TSI nie mogą odwoływać się do wymagań technicznych znajdujących się na różnych etapach rozwoju. Wszystkie TSI powinny zatem odwoływać się do takich samych wymagań technicznych.
- (5) W celu ujednoczenia odpowiednich zasad w TSI dla transeuropejskich systemów kolei konwencjonalnych i kolei dużych prędkości, na stronie internetowej Agencji należy opublikować zasady dotyczące poszczególnych aspektów ich funkcjonowania w formie dokumentu technicznego.

⁽¹⁾ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.⁽³⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6.⁽⁴⁾ Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1.⁽⁵⁾ Dz.U. L 359 z 18.12.2006, s. 1.⁽⁶⁾ Dz.U. L 84 z 26.3.2008, s. 1.

- (6) TSI podsystemu „Ruch kolejowy” dla kolei konwencjonalnych powinna zawierać te same odnośniki co zaktualizowana TSI podsystemu „Ruch kolejowy” dla kolei dużych prędkości.
- (7) Uaktualnienie dokumentu technicznego „Załącznik A do TSI OPE” powinno odbyć się w oparciu o „proces zarządzania zmianami (CCM)”, który stosuje się do walidacji specyfikacji technicznych ERTMS.
- (8) Zgodnie z art. 32 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE każdy pojazd musi uzyskać europejski numer pojazdu (EVN) przyznany mu wraz z pierwszym zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji. Zgodnie z decyzją Komisji 2007/756/WE z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmującą wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE⁽¹⁾, EVN rejestruje się w krajowym rejestrze pojazdów prowadzonym i aktualizowanym przez organ krajowy wyznaczony przez dane państwo członkowskie.
- (9) Wymogi dotyczące identyfikacji pojazdów określone w załączniku P do TSI podsystemu „Ruch kolejowy” (dla kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych) wymagają uaktualnienia, uwzględniając również rozwój ram prawnych określonych dyrektywą 2008/57/WE oraz decyzją 2007/756/WE. Ponieważ wiele przepisów technicznych zmienia się z czasem ze względu na postęp techniczny, Agencji należy powierzyć zadanie publikacji i aktualizacji takich wykazów przepisów technicznych.
- (10) W TSI podsystemu „Ruch kolejowy” dla kolei konwencjonalnych otwartą kwestią pozostają wymagania dotyczące charakterystyki hamowania. Aspekty operacyjne charakterystyki hamowania powinny zostać ujednocnione.
- (11) Wymagania dotyczące kompetencji zawodowych, sprawności fizycznej i warunków psychicznych maszynistów określono w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾. Aby uniknąć nakładania się i powielania wymagań, nie powinno się ich uwzględniać w TSI podsystemu „Ruch kolejowy”.
- (12) Należy zatem odpowiednio zmienić decyzje 2006/920/WE i 2008/231/WE.
- (13) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu powołanego na mocy art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Zmiana decyzji 2006/920/WE

W decyzji 2006/920/WE wprowadza się następujące zmiany:

- a) dodaje się art. 1a i 1b w brzmieniu:

„Artykuł 1a

Zarządzanie przepisami technicznymi

1. Europejska Agencja Kolejowa (ERA) publikuje na swojej stronie internetowej wykazy przepisów technicznych, o których mowa w załącznikach P.9, P.10, P.11, P.12 i P.13.

2. ERA ma obowiązek bieżącej aktualizacji przepisów, o których mowa w ust. 1, oraz informowania Komisji o ich zmianach. Komisja informuje państwa członkowskie o zmianach tych przepisów technicznych za pośrednictwem komitetu powołanego na mocy art. 29 dyrektywy 2008/57/WE.

Artykuł 1b

Do dnia 31 grudnia 2013 r., w przypadku sprzedaży lub wynajmu pojazdu na ciągły okres przekraczający sześć miesięcy oraz jeżeli wszystkie właściwości techniczne, na podstawie których pojazd został dopuszczony do eksploatacji, pozostaną bez zmian, europejski numer pojazdu (EVN) można zmienić, rejestrując pojazd ponownie i wycofując pierwszą rejestrację.

Jeżeli nowa rejestracja dotyczy innego państwa członkowskiego niż to, w którym dokonano pierwszej rejestracji pojazdu, jednostka rejestracyjna odpowiedzialna za nową rejestrację może zażądać przedstawienia kopii dokumentacji związanej z poprzednią rejestracją.

Taka zmiana numeru EVN pozostaje bez uszczerbku dla zastosowania art. 21–26 dyrektywy 2008/57/WE w zakresie, w jakim dotyczą one procedur dopuszczenia do eksploatacji.

Koszty administracyjne związane ze zmianą numeru EVN ponosi wnioskodawca występujący o zmianę tego numeru.”;

- b) w załącznikach wprowadza się zmiany określone w załączniku I.

⁽¹⁾ Dz.U. L 305 z 23.11.2007, s. 30.

⁽²⁾ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51.

Artykuł 2

Zmiana decyzji 2008/231/WE

W decyzji 2008/231/WE wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się art. 1a i 1b w brzmieniu:

*„Artykuł 1a***Zarządzanie przepisami technicznymi**

1. Europejska Agencja Kolejowa (ERA) publikuje na swojej stronie internetowej wykazy przepisów technicznych, o których mowa w załącznikach P.9, P.10, P.11, P.12 i P.13.

2. ERA ma obowiązek bieżącej aktualizacji przepisów, o których mowa w ust. 1, oraz informowania Komisji o ich zmianach. Komisja informuje państwa członkowskie o zmianach tych przepisów technicznych za pośrednictwem komitetu powołanego na mocy art. 29 dyrektywy 2008/57/WE.

Artykuł 1b

Do dnia 31 grudnia 2013 r., w przypadku sprzedaży lub wynajmu pojazdu na ciągły okres przekraczający sześć miesięcy oraz jeżeli wszystkie właściwości techniczne, na podstawie których pojazd został dopuszczony do eksploatacji, pozostaną bez zmian, europejski numer pojazdu (EVN) można zmienić, rejestrując pojazd ponownie i wycofując pierwszą rejestrację.

Jeżeli nowa rejestracja dotyczy innego państwa członkowskiego niż to, w którym dokonano pierwszej rejestracji pojazdu, jednostka rejestracyjna odpowiedzialna za nową

rejestrację może zażądać przedstawienia kopii dokumentacji związanej z poprzednią rejestracją.

Taka zmiana numeru EVN pozostaje bez uszczerbku dla zastosowania art. 21-26 dyrektywy 2008/57/WE w zakresie, w jakim dotyczą one procedur dopuszczenia do eksploatacji.

Koszty administracyjne związane ze zmianą numeru EVN ponosi wnioskodawca występujący o zmianę tego numeru.”;

b) w załącznikach wprowadza się zmiany określone w załączniku II.

Artykuł 3

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 25 października 2010 r.

Jednakże pkt 6 załącznika I oraz pkt 5 załącznika II stosuje się od dnia 1 stycznia 2014 r.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 października 2010 r.

W imieniu Komisji

Siim KALLAS

Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

W załącznikach do decyzji 2006/920/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku wprowadza się następujące zmiany:

a) ppkt 2.2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.2.1. PERSONEL I POCIĄGI

Punkty 4.6 i 4.7 dotyczą personelu wykonującego zadania o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa w zakresie towarzyszenia pociągowi wszędzie tam, gdzie wymagane jest przekroczenie granicy lub granic między krajami i praca poza obszarem lub obszarami oznaczonymi jako »graniczne« w sprawozdaniu o stanie sieci zarządcy infrastruktury oraz określonymi w jego uprawnieniach bezpieczeństwa.

Podpunkt »4.6.2. Kompetencje językowe« obowiązuje dodatkowo maszynistów pociągów zgodnie z wymaganiami pkt 8 załącznika VI do dyrektywy 2007/59/WE.

Nie uważa się, że członek personelu przekracza granicę, jeśli jego praca wykonywana jest jedynie na obszarach »granicznych« zgodnie z opisem w akapicie pierwszym niniejszego podpunktu.

Dla członków personelu wykonujących zadania o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa w zakresie odprawy pociągów oraz zezwalania na ruch pociągów zastosowanie mieć będzie zasada wzajemnego uznawania kwalifikacji zawodowych oraz warunków zdrowotnych i warunków bezpieczeństwa pracy pomiędzy państwami członkowskimi.

Dla członków personelu wykonujących zadania o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa w zakresie ostatecznego przygotowania pociągu przed jego planowanym przekroczeniem granicy lub granic i kontynuacją jazdy poza obszarem lub obszarami »granicznymi«, zgodnie z opisem w akapicie pierwszym niniejszego podpunktu, zastosowanie mieć będzie punkt 4.6 oraz zasada wzajemnego uznawania warunków zdrowotnych i warunków bezpieczeństwa pracy pomiędzy państwami członkowskimi. Nie uważa się, że pociąg obsługuje połączenie transgraniczne, jeśli wszystkie pojazdy pociągu przekraczające granicę państwową docierają jedynie do obszaru lub obszarów »granicznych« zgodnie z opisem w akapicie pierwszym niniejszego podpunktu.

Powyższe można podsumować w postaci następujących tabel:

Personel obsługujący pociągi przekraczające granice państwowe oraz kontynuujące jazdę poza terenami granicznymi

Zadanie	Kwalifikacje zawodowe	Wymagania medyczne
Towarzyszenie pociągowi	4.6	4.7
Zezwalanie na ruch pociągów	Wzajemne uznawanie	Wzajemne uznawanie
Przygotowanie pociągu	4.6	Wzajemne uznawanie
Odprawa pociągu	Wzajemne uznawanie	Wzajemne uznawanie

Personel obsługujący pociągi, które nie przekraczają granic państwowych lub docierają jedynie do terenów granicznych

Zadanie	Kwalifikacje zawodowe	Wymagania medyczne
Towarzyszenie pociągowi	Wzajemne uznawanie	Wzajemne uznawanie
Zezwalanie na ruch pociągów	Wzajemne uznawanie	Wzajemne uznawanie
Przygotowanie pociągu	Wzajemne uznawanie	Wzajemne uznawanie
Odprawa pociągu	Wzajemne uznawanie	Wzajemne uznawanie”

b) w ppkt 2.2.2 akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Ponadto w załączniku A do niniejszej TSI określone są obecnie szczegółowe zasady funkcjonowania europejskiego systemu sterowania pociągiem (ETCS) oraz globalnego systemu łączności ruchomej dla kolei (GSM-R).”;

c) ppkt 4.2.2.6.2 otrzymuje brzmienie:

„4.2.2.6.2. Charakterystyka hamowania

Zarządca infrastruktury ma obowiązek podać przewoźnikowi kolejowemu faktycznie wymaganą charakterystykę. Dane te obejmują, w zależności od potrzeb, warunki eksploatacji systemów hamowania mogących mieć wpływ na infrastrukturę, takich jak hamulce magnetyczne, odzyskowe i elektrowirowe.

Przewoźnik kolejowy jest odpowiedzialny za zagwarantowanie odpowiedniej charakterystyki hamowania pociągu, poprzez przekazanie swojemu personelowi zasad, które należy stosować przy hamowaniu.

Zasadami dotyczącymi charakterystyki hamowania należy administrować w ramach systemów zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury oraz przewoźnika kolejowego.

Dalsze wymagania określono w załączniku T.”;

d) ppkt 4.3.2.6 otrzymuje brzmienie:

„4.3.2.6. Użycie piasecznicy. Minimalne wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych do prowadzenia pociągu

Pomiędzy załącznikiem B (sekcja C1) do niniejszej TSI, z jednej strony, a podpunktem 4.2.11 (zgodność z przytorowym systemem wykrywania pociągu) oraz punktem 4.1 dodatku 1 do załącznika A (cytowanego w podpunkcie 4.3.1.10) do TSI »Sterowanie« dla kolei konwencjonalnych, z drugiej strony, istnieje interfejs w zakresie użycia piasecznicy.”;

e) ppkt 4.3.3.11 otrzymuje brzmienie:

„4.3.3.11. Skład pociągu, załącznik L

Pomiędzy podpunktem 4.2.2.5 i załącznikiem L do niniejszej TSI a podpunktem 4.2.3.5 (wzdłużne siły ściskające) TSI »Tabor kolejowy« dla kolei konwencjonalnych (wagony towarowe) istnieje interfejs w zakresie prowadzenia pociągów, przeładunku oraz rozkładu pojazdów w pociągu.

Pojawi się również interfejs z przyszłymi wersjami TSI »Tabor kolejowy«, w części poświęconej pojazdom trakcyjnym i pojazdom pasażerskim.”;

f) w ppkt 4.6.1 ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie:

„Minimalne wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych dla poszczególnych zadań znajdują się w załącznikach J oraz L.”;

g) w ppkt 4.6.3.1 punkty C i D otrzymują brzmienie:

„C. Ocena wstępna

- warunki podstawowe
- program oceny, łącznie z częścią praktyczną
- kwalifikacje personelu szkolącego
- wystawienie świadectwa kompetencji

D. Utrzymanie kompetencji

- zasady utrzymania kompetencji
- metody, które należy stosować
- formalizacja procesu utrzymania kompetencji
- proces oceny”;

h) ppkt 4.6.3.2.3.1 otrzymuje brzmienie:

„4.6.3.2.3.1. Wiedza o trasie

Przewoźnik kolejowy musi zdefiniować proces, w ramach którego drużyna pociągowa nabywa i utrzymuje wiedzę na temat tras, na których pracuje. Proces ten musi być:

- oparty na informacjach o trasie przekazanych przez zarządcę infrastruktury, oraz

- zgodny z procesem opisanym w podpunkcie 4.2.1 niniejszej TSI.”;
- i) skreśla się ppkt 4.7.5.4;
- j) skreśla się ppkt 4.7.6;
- k) ppkt 7.3.2 otrzymuje brzmienie:
- „7.3.2 WYKAZ PRZYPADKÓW SZCZEGÓLNYCH
- To miejsce celowo pozostawiono puste”;
- 2) załącznik A1 i załącznik A2 zastępuje się załącznikiem A w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK A

PRZEPISY RUCHOWE ERTMS/ETCS I ERTMS/GSM-R

- Przepisy ruchowe dla ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R określono w dokumencie technicznym zatytułowanym »Przepisy i zasady dotyczące ETCS i GSM-R – wersja 1« opublikowanym na stronie internetowej ERA (www.era.europa.eu).”
- 3) w załączniku G w tabeli wprowadza się następujące zmiany:
- a) dla parametru »Warunki zdrowotne i warunki bezpieczeństwa pracy« w kolumnie »Elementy podlegające weryfikacji dla każdego parametru« skreśla się pozycję »ciążę (w przypadku kobiet-maszynistów)«;
- b) dla parametru »Warunki zdrowotne i warunki bezpieczeństwa pracy« skreśla się wiersz zawierający »Specjalne wymagania dla maszynistów: wzrok, słuch/wymowa, kryteria antropometryczne«, wraz z odniesieniem do podpunktu 4.7.6;
- 4) skreśla się załącznik H;
- 5) w załączniku N skreśla się ostatni wiersz tabeli (4.7.6 – Wymagania szczególne dotyczące kierowania pociągiem);
- 6) załączniki P, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12 i P13 otrzymują brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK P

IDENTYFIKACJA POJAZDU

1. Uwagi ogólne

W niniejszym załączniku opisano europejski numer pojazdu i związane z nim oznakowanie, jakie nanosi się w widocznym miejscu pojazdu dla celów jego jednoznacznej i trwałej identyfikacji podczas eksploatacji. W załączniku tym nie opisano innych numerów lub oznakowań, jakie ewentualnie mogą zostać wybite na nadwoziu lub innych głównych elementach pojazdu podczas jego budowy bądź też przymocowane do nich na stałe.

2. Europejski numer pojazdu i związane z nim skróty

Każdy pojazd szynowy otrzymuje numer składający się z 12 cyfr (nazywany europejskim numerem pojazdu (EVN)), o następującym układzie:

Grupa taboru	Zdolność do interoperacyjności i typ pojazdu [2 cyfry]	Kraj, w którym dany pojazd jest zarejestrowany [2 cyfry]	Charakterystyka techniczna [4 cyfry]	Numer seryjny [3 cyfry]	Cyfra kontrolna [1 cyfra]
Wagony towarowe	00 do 09 10 do 19 20 do 29 30 do 39 40 do 49 80 do 89 [szczegóły w załączniku P.6]	01 do 99 [szczegóły w załączniku P.4]	0000 do 9999 [szczegóły w załączniku P.9]	000 do 999	0 do 9 [szczegóły w załączniku P.3]
Pojazdy pasażerskie ciągnione	50 do 59 60 do 69 70 do 79 [szczegóły w załączniku P.7]		0000 do 9999 [szczegóły w załączniku P.10]	000 do 999	

Grupa taboru	Zdolność do interoperacyjności i typ pojazdu [2 cyfry]	Kraj, w którym dany pojazd jest zarejestrowany [2 cyfry]	Charakterystyka techniczna [4 cyfry]	Numer seryjny [3 cyfry]	Cyfra kontrolna [1 cyfra]
Tabor trakcyjny oraz jednostki zespołów trakcyjnych o stałym lub z góry określonym składzie	90 do 99 [szczegóły w załączniku P.8]		0000000 do 8999999 [znaczenie tych cyfr zostaje określone przez dane państwa członkowskie, ewentualnie w wyniku umowy dwu- lub wielostronnej]		
Pojazdy specjalne			9000 do 9999 [szczegóły w załączniku P.11]	000 do 999	

Siedem cyfr składających się na charakterystykę techniczną i numer seryjny umożliwia jednoznaczny identyfikację pojazdu w każdej grupie ciągnionych pojazdów pasażerskich i pojazdów specjalnych w danym kraju (1).

Numer ten uzupełniają oznaczenia alfabetyczne:

- oznaczenia związane ze zdolnością do interoperacyjności (szczegóły w załączniku P.5);
- skrótowe oznaczenie kraju, w którym dany pojazd jest zarejestrowany (szczegóły w załączniku P.4);
- oznaczenie posiadacza (szczegóły w załączniku P.1);
- skrótów oznaczające charakterystykę techniczną (szczegóły dla wagonów towarowych w załączniku P.12, a dla ciągnionych pojazdów pasażerskich w załączniku P.13).

3. Przydzielanie numeru

Europejski numer pojazdu należy przydzielić na zasadach określonych w decyzji Komisji 2007/756/WE z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmującej wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE.

Europejski numer pojazdu należy zmienić, jeżeli nie odzwierciedla zdolności do interoperacyjności lub charakterystyki technicznej zgodnie z niniejszym załącznikiem ze względu na modyfikacje techniczne wprowadzone w pojeździe. Takie modyfikacje techniczne mogą powodować konieczność ponownego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z art. 20–25 dyrektywy w sprawie interoperacyjności 2008/57/WE.

ZAŁĄCZNIK P.1

OZNACZENIE POSIADACZA

1. Definicja oznaczenia posiadacza (VKM)

Oznaczenie posiadacza (VKM) to kod literowy składający się z od dwóch do pięciu liter (2). Oznaczenie VKM nanosi się na każdym pojeździe szynowym, w pobliżu europejskiego numeru pojazdu. VKM określa posiadacza pojazdu zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów.

Oznaczenie VKM jest niepowtarzalne i ważne we wszystkich krajach objętych niniejszą TSI oraz we wszystkich krajach przystępujących do porozumienia, które wiąże się z wdrożeniem przedstawionego w niniejszej TSI systemu numeracji pojazdów i oznaczeń posiadacza.

2. Format oznaczenia posiadacza

Oznaczenie VKM przedstawia pełną nazwę lub skrót nazwy posiadacza pojazdu, w miarę możliwości w łatwo rozpoznawalny sposób. Można wykorzystywać wszystkie z 26 liter alfabetu łacińskiego. W oznaczeniu VKM używa się wielkich liter. Litery niebędące pierwszymi literami słów składających się na nazwę posiadacza mogą być małe. Podczas sprawdzania niepowtarzalności oznaczenia zapis małymi literami będzie traktowany tak, jakby były to wielkie litery.

Litery mogą zawierać znaki diakrytyczne (3). Podczas sprawdzania niepowtarzalności oznaczenia znaki diakrytyczne w tych literach są pomijane.

(1) W przypadku pojazdów specjalnych numer powstały z pierwszej cyfry oraz ostatnich pięciu cyfr charakterystyki technicznej i numeru seryjnego musi być niepowtarzalny w danym kraju.

(2) W przypadku NMBS/SNCB może być nadal używana pojedyncza litera B umieszczona w okręgu.

(3) Znaki diakrytyczne to «akcenty», jak na przykład w literach Á, Ç, Ö, Ç, Ž, Ā itd. Litery specjalne, takie jak Ø i Æ, będą reprezentowane przez jedną literę; podczas sprawdzania niepowtarzalności Ø traktuje się jako O, a Æ jako A.

W przypadku pojazdów znajdujących się w gestii posiadacza z siedzibą w państwie, w którym nie używa się alfabetu łacińskiego, po oznaczeniu VKM może następować jego przekład na używany w tym państwie alfabet, oddzielony od oznaczenia VKM ukośnikiem (/). Do celów przetwarzania danych przekład oznaczenia VKM jest pomijany.

3. Przepisy związane z przydzielaniem oznaczeń posiadacza

Posiadaczowi pojazdu można nadać więcej niż jedno oznaczenie VKM, w przypadku gdy:

- posiadacz pojazdu posiada formalną nazwę w więcej niż jednym języku,
- posiadacz ma ważne powody przemawiające za wyróżnieniem poszczególnych taborów pojazdów w ramach swojej organizacji.

Pojedyncze oznaczenie VKM może zostać przydzielone grupie przedsiębiorstw:

- należących do jednej struktury korporacyjnej (np. grupy kapitałowej),
- należących do jednej struktury korporacyjnej, w ramach której jedną organizację wyznaczono i upoważniono do prowadzenia wszystkich spraw w imieniu wszystkich pozostałych przedsiębiorstw,
- która powierzyła odrębnemu, pojedynczemu podmiotowi prawnemu prowadzenie wszystkich spraw w swoim imieniu, przy czym w takim wypadku podmiot ten pełni rolę posiadacza.

4. Rejestr oznaczeń posiadaczy i procedura przydzielania oznaczeń

Rejestr oznaczeń VKM jest ogólnodostępny i aktualizowany na bieżąco.

Wniosek o nadanie oznaczenia VKM składa się do władz krajowych właściwych dla wnioskodawcy, a następnie przekazuje się do ERA. Oznaczeniem VKM można posługiwać się dopiero po jego ogłoszeniu przez ERA.

Posiadacz oznaczenia VKM musi poinformować właściwe władze krajowe o zaprzestaniu posługiwania się oznaczeniem VKM, a władze przekażą tę informację do ERA. Oznaczenie zostanie następnie unieważnione po wykazaniu przez posiadacza, że oznakowanie na wszystkich rozpatrywanych pojazdach zostało zmienione. Oznaczenie takie nie zostanie przydzielone ponownie przez okres 10 lat, chyba że temu samemu posiadaczowi lub – na jego życzenie – innemu posiadaczowi.

Oznaczenie VKM może zostać przekazane innemu posiadaczowi, będącemu prawnym następcą pierwotnego posiadacza. Oznaczenie VKM zachowuje ważność w przypadku zmiany przez posiadacza nazwy na inną, która nie wykazuje podobieństwa z dotychczasowym oznaczeniem VKM.

ZAŁĄCZNIK P.2

NANOSZENIE NUMERU I ZWIĄZANEGO Z NIM OZNACZENIA LITEROWEGO NA PUDŁO POJAZDU

1. Ogólny układ oznakowania zewnętrznego

Wielkie litery i cyfry składające się na oznakowanie powinny mieć co najmniej 80 mm wysokości oraz bezszeryfowy krój czcionki o jakości korespondencyjnej. Litery o mniejszej wysokości mogą być stosowane jedynie w przypadku, gdy nie ma innej możliwości umieszczenia oznakowania, jak tylko na ostojnicy.

Oznakowanie umieszcza się na wysokości nieprzekraczającej dwóch metrów nad poziomem szyn.

2. Wagony towarowe

Oznakowanie nanosi się na pudło wagonu w następującym układzie:

23	TEN	31	TEN	33	TEN
80	<u>D-RFC</u>	80	<u>D-DB</u>	84	<u>NL-ACTS</u>
7369	553-4	0691	235-2	4796	100-8
Zcs		Tanoos		Slpss	

W przypadku wagonów, których pudło nie posiada wystarczająco dużej powierzchni, aby zmieścić taki układ, zwłaszcza w przypadku platform, oznakowanie może zostać rozmieszczone w następujący sposób:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks

Jeśli na wagonie umieszcza się jedną lub więcej liter indeksu o znaczeniu krajowym, takie oznaczenie krajowe musi się znajdować za międzynarodowym oznaczeniem literowym i być oddzielone od niego myślnikiem w następujący sposób:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks-xy

3. Wagony osobowe i ciągniony tabor pasażerski

Numer umieszcza się na wszystkich ścianach bocznych pojazdu w następujący sposób:

F-SNCF 61 87 20 - 72 021 - 7

B¹⁰ tu

Oznaczenie kraju, w którym dany pojazd jest zarejestrowany, oraz symbol charakterystyki technicznej umieszcza się bezpośrednio przed, za lub pod europejskim numerem pojazdu.

W przypadku wagonów osobowych z kabiną maszynisty europejski numer pojazdu umieszcza się również wewnątrz kabiny.

4. Lokomotywy, autobusy szynowe i pojazdy specjalne

Europejski numer pojazdu należy umieścić na każdej ścianie bocznej taboru trakcyjnego, w następujący sposób:

92 10 1108 062-6

Europejski numer pojazdu umieszcza się również wewnątrz wszystkich kabin taboru trakcyjnego.

Posiadacz może, używając znaków większych niż w europejskim numerze pojazdu, dodać swoje własne oznakowanie (na które na ogół składają się cyfry numeru seryjnego uzupełnione kodem literowym), przydatne podczas eksploatacji. Wybór miejsca, w którym zostanie umieszczone oznakowanie własne, pozostawia się do uznania posiadacza. Zawsze jednak musi istnieć możliwość łatwego odróżnienia EVN od własnego oznakowania posiadacza.

ZAŁĄCZNIK P.3

ZASADY OBLICZANIA CYFRY KONTROLNEJ (CYFRA 12)

Cyfrę kontrolną oblicza się w następujący sposób:

- dla cyfr na miejscach parzystych numeru podstawowego (licząc od prawej) przyjmuje się do obliczeń ich wartość dziesiętną,
- cyfry na miejscach nieparzystych numeru podstawowego (licząc od prawej) mnoży się przez 2,
- następnie oblicza się sumę wszystkich cyfr na pozycjach parzystych i wszystkich cyfr stanowiących iloczyn częściowe otrzymane dla pozycji nieparzystych,
- bierze się cyfrę jednostek tak otrzymanej sumy,
- cyfrę kontrolną stanowi liczba, która dodana do cyfry jednostek daje sumę 10; jeżeli cyfrą jednostek będzie zero, wówczas cyfra kontrolna będzie także zerem.

Przykłady

1 — Niech numerem podstawowym będzie	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Mnożnik	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Suma: $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

Cyfrą jednostek w tej sumie jest 2.

Wynika stąd, że cyfra kontrolna będzie wynosiła 8, a z podanego numeru podstawowego powstanie numer rejestracyjny 33 84 4796 100 - 8.

2 — Niech numerem podstawowym będzie	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Mnożnik	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Suma: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

Cyfrą jednostek w tej sumie jest 0.

Wynika stąd, że cyfra kontrolna będzie wynosiła 0, a z podanego numeru podstawowego powstanie numer rejestracyjny 31 51 3320 198 - 0.

ZAŁĄCZNIK P.4

KODY KRAJÓW REJESTRACJI POJAZDU (CYFRY 3-4 I SKRÓT)

Dane odnoszące się do państw trzecich podano wyłącznie w celach informacyjnych

Kraj	Literowe oznaczenie kodowe kraju ⁽¹⁾	Numeryczne oznaczenie kodowe kraju	Kraj	Literowe oznaczenie kodowe kraju ⁽¹⁾	Numeryczne oznaczenie kodowe kraju
Albania	AL	41	Egipt	ET	90
Algieria	DZ	92	Estonia	EST	26
Armenia	AM	58	Finlandia	FIN	10
Austria	A	81	Francja	F	87
Azerbejdżan	AZ	57	Gruzja	GE	28
Białoruś	BY	21	Niemcy	D	80
Belgia	B	88	Grecja	GR	73
Bośnia i Hercegowina	BIH	49	Węgry	H	55
Bułgaria	BG	52	Iran	IR	96
Chiny	RC	33	Irak	IRQ ⁽¹⁾	99
Chorwacja	HR	78	Irlandia	IRL	60
Kuba	CU ⁽¹⁾	40	Izrael	IL	95
Cypr	CY		Włochy	I	83
Republika Czeska	CZ	54	Japonia	J	42
Dania	DK	86	Kazachstan	KZ	27

Kraj	Literowe oznaczenie kodowe kraju ⁽¹⁾	Numeryczne oznaczenie kodowe kraju	Kraj	Literowe oznaczenie kodowe kraju ⁽¹⁾	Numeryczne oznaczenie kodowe kraju
Kirgistan	KS	59	Rumunia	RO	53
Łotwa	LV	25	Rosja	RUS	20
Liban	RL	98	Serbia	SRB	72
Liechtenstein	FL		Słowacja	SK	56
Litwa	LT	24	Słowenia	SLO	79
Luksemburg	L	82	Korea Południowa	ROK	61
Macedonia	MK	65	Hiszpania	E	71
Malta	M		Szwecja	SE	74
Mołdawia	MD ⁽¹⁾	23	Szwajcaria	CH	85
Monako	MC		Syria	SYR	97
Mongolia	MGL	31	Tadżykistan	TJ	66
Czarnogóra	ME	62	Tunezja	TN	91
Maroko	MA	93	Turcja	TR	75
Niderlandy	NL	84	Turkmenistan	TM	67
Korea Północna	PRK ⁽¹⁾	30	Ukraina	UA	22
Norwegia	N	76	Zjednoczone Królestwo	GB	70
Polska	PL	51	Uzbekistan	UZ	29
Portugalia	P	94	Wietnam	VN ⁽¹⁾	32

⁽¹⁾ Zgodnie z systemem kodów literowych opisanym w załączniku 4 do konwencji z 1949 r. oraz w art. 45 ust. 4 konwencji z 1968 r. o ruchu drogowym.

ZAAŁĄCZNIK P.5

OZNACZENIE LITEROWE ZDOLNOŚCI DO INTEROPERACYJNOŚCI

»TEN«: Pojazd, który spełnia następujące warunki:

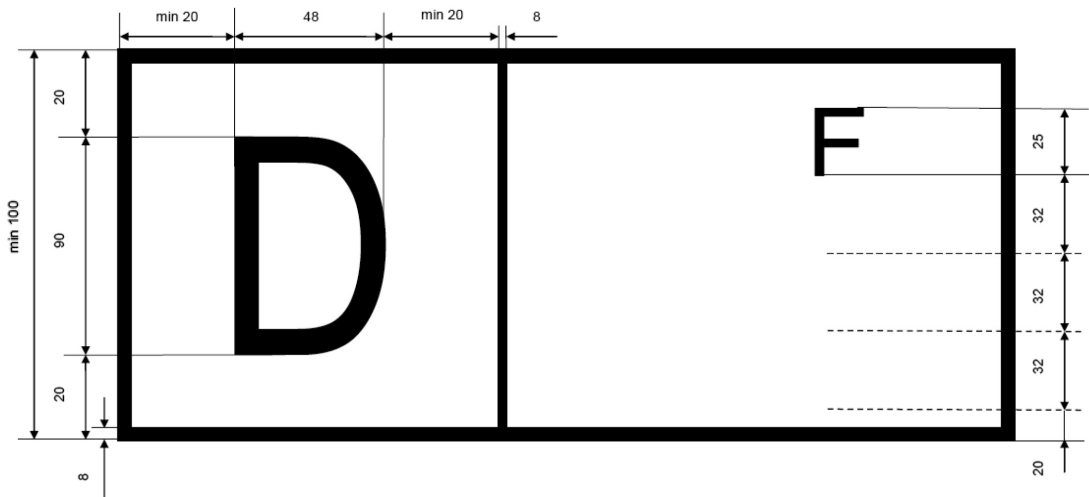
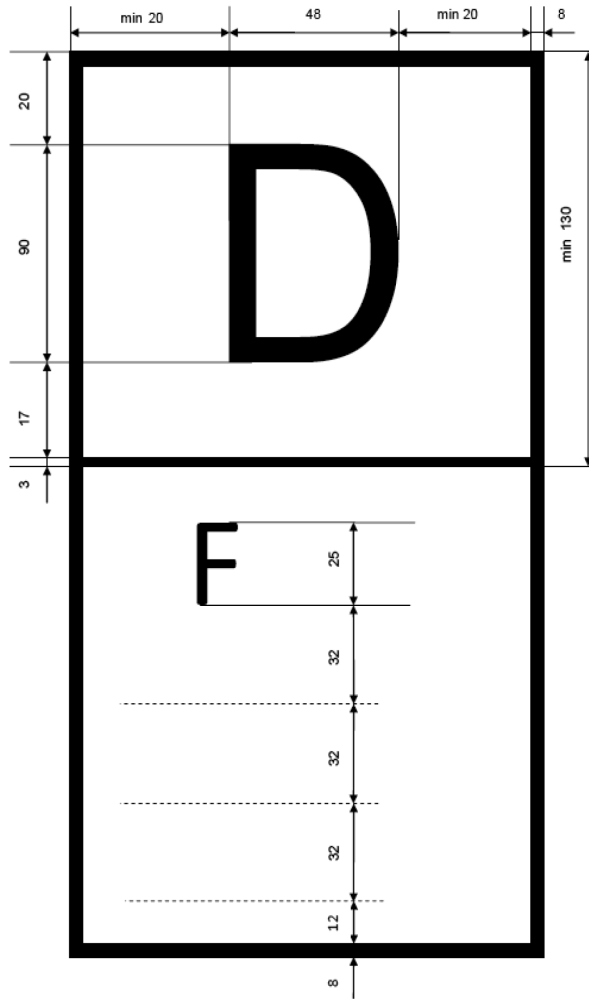
- jest zgodny z wszelkimi właściwymi TSI, które obowiązują w momencie oddania do eksploatacji, oraz został dopuszczony do eksploatacji zgodnie z art. 22 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,
- posiada zezwolenie ważne we wszystkich państwach członkowskich zgodnie z art. 23 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE lub ewentualnie uzyskał indywidualne zezwolenia od wszystkich państw członkowskich.

»PPV/PPW«: Pojazd zgodny z porozumieniem PPV/PPW lub PGW (w obrębie państw należących do Organizacji Współpracy Kolei)

(w oryginale: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении; PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Uwagi:

- a) Pojazdy oznaczone TEN odpowiadają kodom od 0 do 3 pierwszej cyfry numeru pojazdu określonego w załączniku P.6.
- b) Pojazdy, które nie są dopuszczone do eksploatacji we wszystkich państwach członkowskich, muszą posiadać oznaczenie wskazujące państwa członkowskie, w których zostały dopuszczone do eksploatacji. Wykaz państw członkowskich, które dopuściły pojazd do eksploatacji, powinien być oznaczony zgodnie z jednym z przedstawionych poniżej rysunków, gdzie D oznacza państwo członkowskie, które jako pierwsze przyznało zezwolenie (w przytoczonym przykładzie są to Niemcy), natomiast F oznacza państwo członkowskie, które przyznało zezwolenie jako drugie (w przytoczonym przykładzie jest to Francja). Kody państw członkowskich są zapisywane zgodnie z załącznikiem P4. Przepis ten może dotyczyć zarówno pojazdów zgodnych, jak i niezgodnych z TSI. Pojazdy te odpowiadają kodom 4 lub 8 pierwszej cyfry numeru pojazdu określonego w załączniku P.6.



OZNACZENIE INTEROPERACYJNOŚCI WAGONÓW TOWAROWYCH (CYFRY 1–2)

	2. cyfra		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. cyfra		
	1. cyfra	Rozstaw kół											stały lub zmienny	stały	1. cyfra
TEN ^(a) i/lub COTIF ^(b) i/lub PPV/PPW	0	na osiach	Nieprzeznaczone do wykorzystania	stały	zmienny	stały	zmienny	stały	zmienny	stały	zmienny	stały lub zmienny	na osiach	0	
	1	na wózkach											na wózkach	1	
TEN ^(a) i/lub COTIF ^(b) i/lub PPV/PPW	2	na osiach		Wagony towarowe TEN ^(a) i/lub COTIF	Nieprzeznaczone do wykorzystania ^(d)								Wagony towarowe PPV/PPW (zmienny rozstaw kół)	na osiach	2
	3	na wózkach												na wózkach	3
Pozostałe wagony towarowe	4	na osiach ^(c)	wagony do celów serwisowych	Pozostałe wagony towarowe								Wagony o specjalnym oznakowaniu charakterystyki technicznej niedopuszczone do eksploatacji w UE	na osiach	4	
		8											na wózkach ^(c)	na wózkach	8
		Przewozy	Komunikacja wewnętrzna lub międzynarodowa na podstawie specjalnej umowy												
	1. cyfra	2. cyfra	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. cyfra	1. cyfra	

^(a) Wagony towarowe, na których dopuszcza się umieszczenie oznaczenia TEN, zob. załącznik P.5.

^(b) Wraz z wagonami towarowymi, które zgodnie z obowiązującymi przepisami są oznakowane cyframi określonymi w niniejszej tabeli. COTIF: pojazd zgodny z regulaminem COTIF obowiązującym w momencie dopuszczenia do eksploatacji.

^(c) Stały lub zmienny rozstaw kół.

^(d) Z wyjątkiem wagonów kategorii I (wagonów wyposażonych w regulację temperatury), nie stosuje się do nowych pojazdów oddawanych do eksploatacji.

OZNACZENIE ZDOLNOŚCI CIĄGNIONYCH POJAZDÓW PASAŻERSKICH DO KOMUNIKACJI MIĘDZYNARODOWEJ (CYFRY 1–2)

2. cyfra 1. cyfra	Komunikacja wewnętrzna	TEN ^(a) i/lub COTIF ^(b) i/lub PPV/PPW				Komunikacja wewnętrzna lub międzynarodowa na podstawie specjalnej umowy	TEN ^(a) i/lub COTIF ^(b)	PPV/PPW		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Pojazdy do komunikacji wewnętrznej	Pojazdy o stałym rozstawie kół, bez klimatyzacji (łącznie z wagonami do przewozu samochodów)	Pojazdy o zmiennym rozstawie kół (1435/1520), bez klimatyzacji	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Pojazdy o zmiennym rozstawie kół (1435/1668), bez klimatyzacji	Pojazdy zabytkowe	Nieprzeznaczone do wykorzystania ^(c)	Pojazdy o stałym rozstawie kół	Pojazdy o zmiennym rozstawie kół (1435/1520) ze zmianą wózka	Pojazdy o zmiennym rozstawie kół (1435/1520) z osiami nastawnymi
6	Pojazdy służbowe	Pojazdy o stałym rozstawie kół, klimatyzowane	Pojazdy o zmiennym rozstawie kół (1435/1520), klimatyzowane	Pojazdy służbowe	Pojazdy o zmiennym rozstawie kół (1435/1668), klimatyzowane	Wagony do przewozu samochodów	Nieprzeznaczone do wykorzystania ^(c)			
7	Pojazdy klimatyzowane i hermetyczne	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Pojazdy hermetyczne o stałym rozstawie kół, klimatyzowane	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Pozostałe pojazdy	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Nieprzeznaczone do wykorzystania

^(a) Zgodność z obowiązującymi TSI, zob., załącznik P.5.

^(b) Wraz z pojazdami, które zgodnie z obowiązującymi przepisami są oznakowane cyframi określonymi w niniejszej tabeli. COTIF: pojazd zgodny z regulaminem COTIF obowiązującym w momencie dopuszczenia do eksploatacji.

^(c) Z wyjątkiem wagonów osobowych o stałym rozstawie kół (56) i zmiennym rozstawie kół (66), które znajdują się już w eksploatacji, nie stosuje się dla nowych pojazdów

ZAŁĄCZNIK P.8

TYPY TABORU TRAKCYJNEGO ORAZ JEDNOSTEK ZESPOŁÓW TRAKCYJNYCH O STAŁYM LUB Z GÓRY OKREŚLONYM SKŁADZIE (CYFRY 1–2)

Pierwszą cyfrą jest 9.

Jeżeli druga cyfra oznacza typ taboru trakcyjnego, obowiązują następujące oznaczenia kodowe:

Kod	Ogólny typ pojazdu
0	Różne
1	Lokomotywa elektryczna
2	Lokomotywa spalinowa
3	Zespół trakcyjny elektryczny (dużych prędkości) [wagon silnikowy lub wagon doczepny]
4	Zespół trakcyjny elektryczny (z wyjątkiem dużych prędkości) [wagon silnikowy lub wagon doczepny]
5	Zespół trakcyjny spalinowy [wagon silnikowy lub wagon doczepny]
6	Wagon doczepny specjalnego przeznaczenia
7	Lokomotywa manewrowa z silnikiem elektrycznym
8	Lokomotywa manewrowa z silnikiem spalinowym
9	Pojazd specjalnego przeznaczenia

ZAŁĄCZNIK P.9

STANDARDOWE OZNACZENIA NUMERYCZNE WAGONÓW (CYFRY OD 5 DO 8)

W tym załączniku wskazano oznaczenia numeryczne związane z głównymi parametrami technicznymi wagonu. Załącznik jest opublikowany na stronie internetowej ERA (www.era.europa.eu).

Wniosek o nadanie nowego kodu składa się w jednostce rejestrującej (o której mowa w decyzji 2007/756/WE), a następnie przesyła do ERA. Nowym kodem można posługiwać się dopiero po jego ogłoszeniu przez ERA.

ZAŁĄCZNIK P.10

KODY PARAMETRÓW TECHNICZNYCH CIĄGNIONEGO TABORU PASAŻERSKIEGO (CYFRY 5–6)

Załącznik P.10 jest opublikowany na stronie internetowej ERA (www.era.europa.eu).

Wniosek o nadanie nowego kodu składa się w jednostce rejestrującej (o której mowa w decyzji 2007/756/WE), a następnie przesyła do ERA. Nowym kodem można posługiwać się dopiero po jego ogłoszeniu przez ERA.

ZAŁĄCZNIK P.11

KODY PARAMETRÓW TECHNICZNYCH POJAZDÓW SPECJALNYCH (CYFRY 6–8)

Załącznik P.11 jest opublikowany na stronie internetowej ERA (www.era.europa.eu).

Wniosek o nadanie nowego kodu składa się w jednostce rejestrującej (o której mowa w decyzji 2007/756/WE), a następnie przesyła do ERA. Nowym kodem można posługiwać się dopiero po jego ogłoszeniu przez ERA.

ZAŁĄCZNIK P.12

OZNACZENIA LITEROWE WAGONÓW TOWAROWYCH, Z WYJĄTKIEM WAGONÓW PRZEGUBOWYCH I WAGONÓW TOWAROWYCH WIELOCZŁONOWYCH

Załącznik P.12 jest opublikowany na stronie internetowej ERA (www.era.europa.eu).

Wniosek o nadanie nowego kodu składa się w jednostce rejestrującej (o której mowa w decyzji 2007/756/WE), a następnie przesyła do ERA. Nowym kodem można posługiwać się dopiero po jego ogłoszeniu przez ERA.

ZAŁĄCZNIK P.13

OZNACZENIA LITEROWE DLA CIĄGNIONEGO TABORU PASAŻERSKIEGO

Załącznik P.13 jest opublikowany na stronie internetowej ERA (www.era.europa.eu).

Wniosek o nadanie nowego kodu składa się w jednostce rejestrującej (o której mowa w decyzji 2007/756/WE), a następnie przesyła do ERA. Nowym kodem można posługiwać się dopiero po jego ogłoszeniu przez ERA.”;

- 7) skreśla się załącznik P.14;
- 8) załącznik T otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK T

CHARAKTERYSTYKA HAMOWANIA**Rola zarządcy infrastruktury**

Zarządca infrastruktury ma obowiązek informować przewoźnika kolejowego o charakterystyce hamowania wymaganej dla poszczególnych tras oraz dostarczać informacji o charakterystyce tych tras. Zarządca infrastruktury musi zapewnić, by w wymaganej charakterystyce hamowania uwzględniono wpływ charakterystyki trasy oraz marginesy bezpieczeństwa związane z infrastrukturą przystorową.

Wymagana charakterystyka hamowania w zasadzie musi być wyrażona w procentach masy hamowania, chyba że zarządca infrastruktury i przewoźnik kolejowy uzgodnili inną jednostkę, w której zostanie wyrażona charakterystyka hamowania (np. wyhamowane tony, siły hamowania, wielkość opóźnienia, profile opóźnienia).

W przypadku zespołów trakcyjnych i pociągów o stałym składzie na żądanie przewoźnika kolejowego zarządca infrastruktury podaje charakterystykę hamowania jako wielkość opóźnienia.

Rola przewoźnika kolejowego

Przewoźnik kolejowy ma obowiązek zapewnić, by każdy pociąg spełniał lub przekraczał wymagania charakterystyki hamowania określone przez zarządcę infrastruktury. Przewoźnik kolejowy oblicza zatem charakterystykę hamowania pociągu uwzględniając jego skład.

Przewoźnik kolejowy musi wziąć pod uwagę charakterystykę hamowania pojazdu lub zespołu trakcyjnego ustaloną w warunkach eksploatacji. Należy uwzględnić marginesy bezpieczeństwa związane z taborem kolejowym, takie jak niezawodność i dostępność hamulców. Podczas regulacji charakterystyki hamowania pod kątem zatrzymywania i zabezpieczania pociągu przewoźnik kolejowy musi ponadto wziąć pod uwagę informacje o charakterystyce trasy, które mają wpływ na zachowanie pociągu.

Charakterystyka hamowania wynikająca z kontroli samego pociągu (na przykład składu pociągu, dostępności hamulców, ustawień hamulców) będzie wykorzystywana jako wartość wejściowa dla wszelkich przepisów eksploatacyjnych, które zostaną następnie ustalone dla tego pociągu.

Niespełnienie wymogów dotyczących charakterystyki hamowania

Zarządca infrastruktury musi wprowadzić przepisy stosowane w przypadku gdy pociąg nie uzyska wymaganej charakterystyki hamowania, i musi udostępnić te przepisy przewoźnikom kolejowym.

Jeżeli pociąg nie uzyska charakterystyki hamowania wymaganej dla tras, po których będzie się poruszać, przewoźnik kolejowy musi przestrzegać narzuconych w konsekwencji ograniczeń, takich jak ograniczenie prędkości.”

9) załącznik U otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK U

WYKAZ KWESTII OTWARTYCH

Podpunkt 4.2.2 – Dokument zestawienia pociągu

Załącznik B (zob. podpunkt 4.4 niniejszej TSI) – Pozostałe przepisy umożliwiające spójną eksploatację różnych nowych podsystemów strukturalnych

Załącznik R (zob. podpunkt 4.2.3.2 niniejszej TSI) – Identyfikacja pociągów

Załącznik S (zob. podpunkt 4.2.2.1.3 niniejszej TSI) – Widoczność pociągu – koniec pociągu”.

ZAŁĄCZNIK II

W załącznikach do decyzji 2008/231/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku wprowadza się następujące zmiany:

a) ppkt 2.2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.2.1. Personel i pociągi

Punkty 4.6 i 4.7 dotyczą personelu wykonującego zadania o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa w zakresie towarzyszenia pociągowi wszędzie tam, gdzie wymagane jest przekroczenie granicy lub granic między krajami i praca poza obszarem lub obszarami oznaczonymi jako »graniczne« w sprawozdaniu o stanie sieci zarządcy infrastruktury oraz określonymi w jego uprawnieniach bezpieczeństwa.

Podpunkt »4.6.2. Kompetencje językowe« obowiązuje dodatkowo maszynistów pociągów zgodnie z wymaganiami pkt 8 załącznika VI do dyrektywy 2007/59/WE.

Nie uważa się, że członek personelu przekracza granicę, jeśli jego praca wykonywana jest jedynie na obszarach »granicznych« zgodnie z opisem w pierwszym akapicie niniejszego podpunktu.

Dla członków personelu wykonujących zadania o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa w zakresie odprawy pociągów oraz zezwalania na ruch pociągów zastosowanie mieć będzie zasada wzajemnego uznawania kwalifikacji zawodowych oraz warunków zdrowotnych i warunków bezpieczeństwa pracy pomiędzy państwami członkowskimi.

Dla członków personelu wykonujących zadania o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa w zakresie ostatecznego przygotowania pociągu przed jego planowanym przekroczeniem granicy lub granic i kontynuacją jazdy poza obszarem lub obszarami »granicznymi«, zgodnie z opisem w akapicie pierwszym niniejszego podpunktu, zastosowanie mieć będzie punkt 4.6 oraz zasada wzajemnego uznawania warunków zdrowotnych i warunków bezpieczeństwa pracy pomiędzy państwami członkowskimi. Nie uważa się, że pociąg obsługuje połączenie transgraniczne, jeśli wszystkie pojazdy pociągu przekraczającego granicę państwową docierają jedynie do obszaru lub obszarów »granicznych« zgodnie z opisem w pierwszym akapicie niniejszego podpunktu.

Powyższe można podsumować w postaci następujących tabel:

Personel obsługujący pociągi przekraczające granice państwowe oraz kontynuujące jazdę poza terenami granicznymi

Zadanie	Kwalifikacje zawodowe	Wymagania medyczne
Towarzyszenie pociągowi	4.6	4.7
Zezwalanie na ruch pociągów	Wzajemne uznawanie	Wzajemne uznawanie
Przygotowanie pociągu	4.6	Wzajemne uznawanie
Odprawa pociągu	Wzajemne uznawanie	Wzajemne uznawanie

Personel obsługujący pociągi, które nie przekraczają granic państwowych lub docierają jedynie do terenów granicznych

Zadanie	Kwalifikacje zawodowe	Wymagania medyczne
Towarzyszenie pociągowi	Wzajemne uznawanie	Wzajemne uznawanie
Zezwalanie na ruch pociągów	Wzajemne uznawanie	Wzajemne uznawanie
Przygotowanie pociągu	Wzajemne uznawanie	Wzajemne uznawanie
Odprawa pociągu	Wzajemne uznawanie	Wzajemne uznawanie”

b) w ppkt 4.2.2.1.2 zdanie ostatnie otrzymuje brzmienie:

„Szczegółowa specyfikacja znajduje się w podpunkcie 4.3.3.3.1.”;

- c) ppkt 4.3.2.6 otrzymuje brzmienie:
- „4.3.2.6. Użycie piasecznicy. Minimalne wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych do prowadzenia pociągu
- Pomiędzy załącznikiem B (sekcja C1) do niniejszej TSI, z jednej strony a podpunktem 4.2.11 (zgodność z przytorowym systemem wykrywania pociągu) oraz punktem 4.1 dodatku 1 do załącznika A (cytowanego w podpunkcie 4.3.1.10) do TSI »Sterowanie« dla kolei dużych prędkości, z drugiej strony, istnieje interfejs w zakresie użycia piasecznicy.”;
- d) ppkt 4.3.3.2 otrzymuje brzmienie:
- „4.3.3.2. Wymagania dla pojazdów osobowych
- Istnieją interfejsy pomiędzy podpunktem 4.2.2.4 niniejszej TSI »Ruch kolejowy« oraz podpunktami 4.2.2.4 (drzwi), 4.2.5.3 (alarmy), 4.3.5.17 (alarm pasażerski) i 4.2.7.1 (wyjścia awaryjne) TSI »Tabor kolejowy« dla kolei dużych prędkości.”;
- e) ppkt 4.3.3.9 otrzymuje brzmienie:
- „4.3.3.9. Piaskowanie
- W zakresie stosowania piasecznicy istnieją interfejsy pomiędzy załącznikiem B (sekcja C1) do niniejszej TSI a podpunktem 4.2.3.10 TSI »Tabor kolejowy« dla kolei dużych prędkości.”;
- f) ppkt 4.3.3.10 otrzymuje brzmienie:
- „4.3.3.10. Skład pociągu, załącznik J
- W zakresie wiedzy drużyny pociągowej o funkcjonowaniu taboru kolejowego istnieją interfejsy pomiędzy podpunktem 4.2.2.5 niniejszej TSI i załącznikiem J do niej oraz podpunktem 4.2.1.2 (Konstrukcja pociągu) oraz 4.2.7.10 (Koncepcje monitorowania i diagnostyki) TSI »Tabor kolejowy« dla kolei dużych prędkości.”;
- g) ppkt 4.3.3.12 otrzymuje brzmienie:
- „4.3.3.12. Rejestracja danych
- Istnieje interfejs pomiędzy podpunktem 4.2.3.5.2 (Rejestracja danych nadzoru na pokładzie pociągu) niniejszej TSI oraz podpunktem 4.2.7.10 TSI »Tabor kolejowy« dla kolei dużych prędkości (Koncepcje monitorowania i diagnostyki).”;
- h) w ppkt 4.6.1 zdanie ostatnie otrzymuje brzmienie:
- „Minimalne wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych dla poszczególnych zadań znajdują się w załącznikach J oraz L.”;
- i) w ppkt 4.6.3.1 punkty C i D otrzymują brzmienie:
- „C. Ocena wstępna
- warunki podstawowe
 - program oceny, łącznie z częścią praktyczną
 - kwalifikacje personelu szkolącego
 - wystawienie świadectwa kompetencji
- D. Utrzymanie kompetencji
- zasady utrzymania kompetencji
 - metody, które należy stosować
 - formalizacja procesu utrzymania kompetencji
 - proces oceny”;
- j) ppkt 4.6.3.2.3.1 otrzymuje brzmienie:
- „4.6.3.2.3.1. Znajomość trasy
- Przewoźnik kolejowy musi zdefiniować proces, w ramach którego drużyna pociągowa nabywa i utrzymuje wiedzę na temat tras, na których pracuje. Proces ten musi być:
- oparty na informacjach o trasie przekazanych przez zarządcę infrastruktury, oraz

- zgodny z procesem opisanym w podpunkcie 4.2.1 niniejszej TSI”;
- k) skreśla się ppkt 4.7.5.4;
- l) skreśla się ppkt 4.7.6;
- m) ppkt 7.3.2 otrzymuje brzmienie:
- „7.3.2 Wykaz przypadków szczególnych
- To miejsce celowo pozostawiono puste”;
- 2) w załączniku G w tabeli wprowadza się następujące zmiany:
- a) dla parametru „Warunki zdrowotne i warunki bezpieczeństwa pracy” w kolumnie „Elementy podlegające weryfikacji dla każdego parametru” skreśla się pozycję „ciążę (w przypadku kobiet-maszynistów)”;
- b) dla parametru „Warunki zdrowotne i warunki bezpieczeństwa pracy” skreśla się wiersz zawierający „Specjalne wymagania dla maszynistów: wzrok, słuch/wymowa, kryteria antropometryczne”, wraz z odniesieniem do podpunktu 4.7.6;
- 3) skreśla się załącznik H;
- 4) w załączniku N skreśla się ostatni wiersz tabeli (4.7.6 – Wymagania szczególne dotyczące kierowania pociągiem);
- 5) załączniki P, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12 i P13 otrzymują brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK P

IDENTYFIKACJA POJAZDU

1. Uwagi ogólne

W niniejszym załączniku opisano europejski numer pojazdu i związane z nim oznakowanie, jakie nanosi się w widocznym miejscu pojazdu dla celów jego jednoznacznej i trwałej identyfikacji podczas eksploatacji. W załączniku tym nie opisano innych numerów lub oznakowań, jakie ewentualnie mogą zostać wybite na nadwoziu lub innych głównych elementach pojazdu podczas jego budowy bądź też przymocowane do nich na stałe.

2. Europejski numer pojazdu i związane z nim skróty

Każdy pojazd szynowy otrzymuje numer składający się z 12 cyfr (nazywany europejskim numerem pojazdu (EVN)), o następującym układzie:

Grupa taboru	Zdolność do interoperacyjności i typ pojazdu [2 cyfry]	Kraj, w którym dany pojazd jest zarejestrowany [2 cyfry]	Charakterystyka techniczna [4 cyfry]	Numer seryjny [3 cyfry]	Cyfra kontrolna [1 cyfra]
Wagony towarowe	00 do 09 10 do 19 20 do 29 30 do 39 40 do 49 80 do 89 [szczegóły w załączniku P.6]	01 do 99 [szczegóły w załączniku P.4]	0000 do 9999 [szczegóły w załączniku P.9]	000 do 999	0 do 9 [szczegóły w załączniku P.3]
Pojazdy pasażerskie ciągnięte	50 do 59 60 do 69 70 do 79 [szczegóły w załączniku P.7]		0000 do 9999 [szczegóły w załączniku P.10]	000 do 999	
Tabor trakcyjny oraz jednostki zespołów trakcyjnych o stałym lub z góry określonym składzie	90 do 99 [szczegóły w załączniku P.8]		0000000 do 8999999 [znaczenie tych cyfr zostaje określone przez dane państwa członkowskie, ewentualnie w wyniku umowy dwu- lub wielostronnej]		
Pojazdy specjalne			9000 do 9999 [szczegóły w załączniku P.11]	000 do 999	

Siedem cyfr składających się na charakterystykę techniczną i numer seryjny umożliwia jednoznaczny identyfikację pojazdu w każdej grupie ciągnionych pojazdów pasażerskich i pojazdów specjalnych w danym kraju ⁽¹⁾.

Numer ten uzupełniają oznaczenia alfabetyczne:

- a) oznaczenia związane ze zdolnością do interoperacyjności (szczegóły w załączniku P.5);
- b) skrótowe oznaczenie kraju, w którym dany pojazd jest zarejestrowany (szczegóły w załączniku P.4);
- c) oznaczenie posiadacza (szczegóły w załączniku P.1);
- d) skrót oznaczający charakterystykę techniczną (szczegóły dla wagonów towarowych w załączniku P.12, a dla ciągnionych pojazdów pasażerskich w załączniku P.13).

3. Przydzielanie numeru

Europejski numer pojazdu należy przydzielić na zasadach określonych w decyzji Komisji 2007/756/WE z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmującej wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE.

Europejski numer pojazdu należy zmienić, jeżeli nie odzwierciedla zdolności do interoperacyjności lub charakterystyki technicznej zgodnie z niniejszym załącznikiem ze względu na modyfikacje techniczne wprowadzone w pojeździe. Takie modyfikacje techniczne mogą powodować konieczność ponownego dopuszczenia do eksploatacji zgodnie z art. 20–25 dyrektywy w sprawie interoperacyjności 2008/57/WE.

ZAŁĄCZNIK P.1

OZNACZENIE POSIADACZA

1. Definicja oznaczenia posiadacza (VKM)

Oznaczenie posiadacza (VKM) to kod literowy składający się z od dwóch do pięciu liter ⁽²⁾. Oznaczenie VKM nanosi się na każdym pojeździe szynowym, w pobliżu europejskiego numeru pojazdu. VKM określa posiadacza pojazdu zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów.

Oznaczenie VKM jest niepowtarzalne i ważne we wszystkich krajach objętych niniejszą TSI oraz we wszystkich krajach przystępujących do porozumienia, które wiąże się z wdrożeniem przedstawionego w niniejszej TSI systemu numeracji pojazdów i oznaczeń posiadacza.

2. Format oznaczenia posiadacza

Oznaczenie VKM przedstawia pełną nazwę lub skrót nazwy posiadacza pojazdu, w miarę możliwości w łatwo rozpoznawalny sposób. Można wykorzystywać wszystkie z 26 liter alfabetu łacińskiego. W oznaczeniu VKM używa się wielkich liter. Litery niebędące pierwszymi literami słów składających się na nazwę posiadacza mogą być małe. Podczas sprawdzania niepowtarzalności oznaczenia zapis małymi literami będzie traktowany tak, jakby były to wielkie litery.

Litery mogą zawierać znaki diakrytyczne ⁽³⁾. Podczas sprawdzania niepowtarzalności oznaczenia znaki diakrytyczne w tych literach są pomijane.

W przypadku pojazdów znajdujących się w gestii posiadaczy z siedzibą w państwie, w którym nie używa się alfabetu łacińskiego, po oznaczeniu VKM może nastąpić jego przekład na używany w tym państwie alfabet, oddzielony od oznaczenia VKM ukośnikiem (*/s/*). Do celów przetwarzania danych przekład oznaczenia VKM jest pomijany.

3. Przepisy związane z przydzielaniem oznaczeń posiadacza

Posiadaczowi pojazdu można nadać więcej niż jedno oznaczenie VKM, w przypadku gdy:

- posiadacz pojazdu posiada formalną nazwę w więcej niż jednym języku,
- posiadacz ma ważne powody przemawiające za wyróżnieniem poszczególnych taborów pojazdów w ramach swojej organizacji.

Pojedyncze oznaczenie VKM może zostać przydzielone grupie przedsiębiorstw:

- należących do jednej struktury korporacyjnej (np. grupy kapitałowej),

⁽¹⁾ W przypadku pojazdów specjalnych numer powstały z pierwszej cyfry oraz ostatnich pięciu cyfr charakterystyki technicznej i numeru seryjnego musi być niepowtarzalny w danym kraju.

⁽²⁾ W przypadku NMBS/SNCB może być nadal używana pojedyncza litera B umieszczona w okręgu.

⁽³⁾ Znaki diakrytyczne to »akcenty«, jak na przykład w literach Å, Ç, Ö, Ç, Ž, Ā itd.. Litery specjalne, takie jak Ø i Æ, będą reprezentowane przez jedną literę; podczas sprawdzania niepowtarzalności Ø traktuje się jako O, a Æ jako A.

- należących do jednej struktury korporacyjnej, w ramach której jedną organizację wyznaczono i upoważniono do prowadzenia wszystkich spraw w imieniu wszystkich pozostałych przedsiębiorstw,
- która powierzyła odrębnemu, pojedynczemu podmiotowi prawnemu prowadzenie wszystkich spraw w swoim imieniu, przy czym w takim wypadku podmiot ten pełni rolę posiadacza.

4. Rejestr oznaczeń posiadaczy i procedura przydzielania oznaczeń

Rejestr oznaczeń VKM jest ogólnodostępny i aktualizowany na bieżąco.

Wniosek o nadanie oznaczenia VKM składa się do władz krajowych właściwych dla wnioskodawcy, a następnie przekazuje się do ERA. Oznaczeniem VKM można posługiwać się dopiero po jego ogłoszeniu przez ERA.

Posiadacz oznaczenia VKM musi poinformować właściwe władze krajowe o zaprzestaniu posługiwania się oznaczeniem VKM, a władze przekażą tę informację do ERA. Oznaczenie zostanie następnie unieważnione po wykazaniu przez posiadacza, że oznakowanie na wszystkich rozpatrywanych pojazdach zostało zmienione. Oznaczenie takie nie zostanie przydzielone ponownie przez okres 10 lat, chyba że temu samemu posiadaczowi lub – na jego życzenie – innemu posiadaczowi.

Oznaczenie VKM może zostać przekazane innemu posiadaczowi, będącemu prawnym następcą pierwotnego posiadacza. Oznaczenie VKM zachowuje ważność w przypadku zmiany przez posiadacza nazwy na inną, która nie wykazuje podobieństwa z dotychczasowym oznaczeniem VKM.

ZAŁĄCZNIK P.2

NANOSZENIE NUMERU I ZWIĄZANEGO Z NIM OZNACZENIA LITEROWEGO NA PUDŁO POJAZDU

1. Ogólny układ oznakowania zewnętrznego

Wielkie litery i cyfry składające się na oznakowanie powinny mieć co najmniej 80 mm wysokości oraz bezszeryfowy krój czcionki o jakości korespondencyjnej. Litery o mniejszej wysokości mogą być stosowane jedynie w przypadku gdy nie ma innej możliwości umieszczenia oznakowania, jak tylko na ostojnicy.

Oznakowanie umieszcza się na wysokości nieprzekraczającej dwóch metrów nad poziomem szyn.

2. Wagony towarowe

Oznakowanie nanosi się na pudło wagonu w następującym układzie:

23	TEN		31	TEN	33	TEN
80	<u>D</u> -RFC		80	<u>D</u> -DB	84	<u>NL</u> -ACTS
7369		553-4	0691	235-2	4796	100-8
Zcs			Tanoos		Slpss	

W przypadku wagonów, których pudło nie posiada wystarczająco dużej powierzchni, aby zmieścić taki układ, zwłaszcza w przypadku platform, oznakowanie może zostać rozmieszczone w następujący sposób:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks

Jeśli na wagonie umieszcza się jedną lub więcej liter indeksu o znaczeniu krajowym, takie oznaczenie krajowe musi się znajdować za międzynarodowym oznaczeniem literowym i być oddzielone od niego myślnikiem w następujący sposób:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks-xy

2 – Niech numerem podstawowym będzie	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Mnożnik	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Suma: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

Cyfrą jednostek w tej sumie jest 0.

Wynika stąd, że cyfra kontrolna będzie wynosiła 0, a z podanego numeru podstawowego powstanie numer rejestracyjny 31 51 3320 198 - 0.

ZAŁĄCZNIK P.4

KODY KRAJÓW REJESTRACJI POJAZDU (CYFRY 3-4 I SKRÓT)

Dane odnoszące się do państw trzecich podano wyłącznie w celach informacyjnych

Kraj	Literowe oznaczenie kodowe kraju ⁽¹⁾	Numeryczne oznaczenie kodowe kraju
Albania	AL	41
Algieria	DZ	92
Armenia	AM	58
Austria	A	81
Azerbejdżan	AZ	57
Białoruś	BY	21
Belgia	B	88
Bośnia i Hercegowina	BIH	49
Bułgaria	BG	52
Chiny	RC	33
Chorwacja	HR	78
Kuba	CU ⁽¹⁾	40
Cypr	CY	
Republika Czeska	CZ	54
Dania	DK	86
Egipt	ET	90
Estonia	EST	26
Finlandia	FIN	10
Francja	F	87
Gruzja	GE	28

Kraj	Literowe oznaczenie kodowe kraju ⁽¹⁾	Numeryczne oznaczenie kodowe kraju
Niemcy	D	80
Grecja	GR	73
Węgry	H	55
Iran	IR	96
Irak	IRQ ⁽¹⁾	99
Irlandia	IRL	60
Izrael	IL	95
Włochy	I	83
Japonia	J	42
Kazachstan	KZ	27
Kirgistan	KS	59
Łotwa	LV	25
Liban	RL	98
Liechtenstein	FL	
Litwa	LT	24
Luksemburg	L	82
Macedonia	MK	65
Malta	M	
Mołdawia	MD ⁽¹⁾	23
Monako	MC	

Kraj	Literowe oznaczenie kodowe kraju ⁽¹⁾	Numeryczne oznaczenie kodowe kraju
Mongolia	MGL	31
Czarnogóra	ME	62
Maroko	MA	93
Niderlandy	NL	84
Korea Północna	PRK ⁽¹⁾	30
Norwegia	N	76
Polska	PL	51
Portugalia	P	94
Rumunia	RO	53
Rosja	RUS	20
Serbia	SRB	72
Słowacja	SK	56
Słowenia	SLO	79

Kraj	Literowe oznaczenie kodowe kraju ⁽¹⁾	Numeryczne oznaczenie kodowe kraju
Korea Południowa	ROK	61
Hiszpania	E	71
Szwecja	SE	74
Szwajcaria	CH	85
Syria	SYR	97
Tadżykistan	TJ	66
Tunezja	TN	91
Turcja	TR	75
Turkmenistan	TM	67
Ukraina	UA	22
Zjednoczone Królestwo	GB	70
Uzbekistan	UZ	29
Wietnam	VN ⁽¹⁾	32

⁽¹⁾ Zgodnie z systemem kodów literowych opisanym w załączniku 4 do konwencji z 1949 r. oraz w art. 45 ust. 4 konwencji z 1968 r. o ruchu drogowym.

ZAŁĄCZNIK P.5

OZNACZENIE LITEROWE ZDOLNOŚCI DO INTEROPERACYJNOŚCI

»TEN«: pojazd, który spełnia następujące warunki:

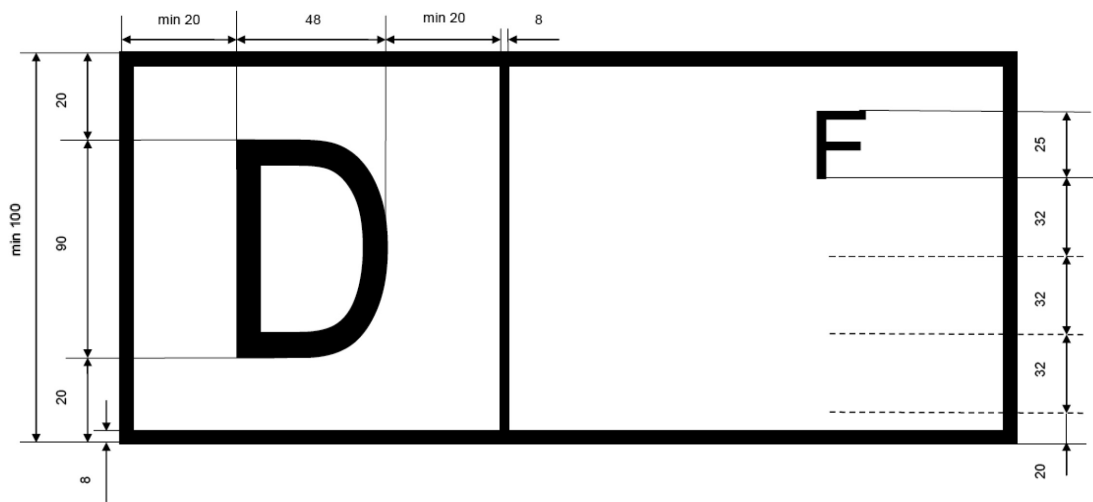
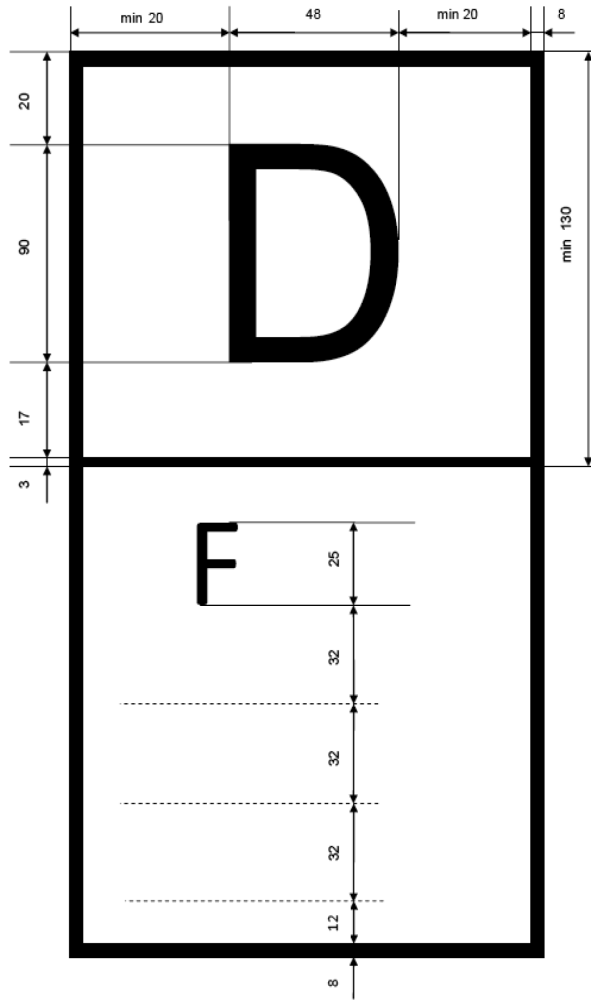
- jest zgodny z wszelkimi właściwymi TSI, które obowiązują w momencie oddania do eksploatacji, oraz został dopuszczony do eksploatacji zgodnie z art. 22 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,
- posiada zezwolenie ważne we wszystkich państwach członkowskich zgodnie z art. 23 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE lub ewentualnie uzyskał indywidualne zezwolenia od wszystkich państw członkowskich.

»PPV/PPW«: pojazd zgodny z porozumieniem PPV/PPW lub PGW (w obrębie państw należących do Organizacji Współpracy Kolei)

(w oryginale: PPV/PPW:ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении; PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Uwagi:

- a) Pojazdy oznaczone TEN odpowiadają kodom od 0 do 3 pierwszej cyfry numeru pojazdu określonego w załączniku P.6.
- b) Pojazdy, które nie są dopuszczone do eksploatacji we wszystkich państwach członkowskich, muszą posiadać oznaczenie wskazujące państwa członkowskie, w których zostały dopuszczone do eksploatacji. Wykaz państw członkowskich, które dopuściły pojazd do eksploatacji, powinien być oznaczony zgodnie z jednym z przedstawionych poniżej rysunków, gdzie D oznacza państwo członkowskie, które jako pierwsze przyznało zezwolenie (w przytoczonym przykładzie są to Niemcy), natomiast F oznacza państwo członkowskie, które przyznało zezwolenie jako drugie (w przytoczonym przykładzie jest to Francja). Kody państw członkowskich są zapisywane zgodnie z załącznikiem P.4. Przepis ten może dotyczyć zarówno pojazdów zgodnych, jak i niezgodnych z TSI. Pojazdy te odpowiadają kodom 4 lub 8 pierwszej cyfry numeru pojazdu określonego w załączniku P.6.



OZNACZENIE INTEROPERACYJNOŚCI WAGONÓW TOWAROWYCH (CYFRY 1–2)

	2. cyfra		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. cyfra	
	1. cyfra													1. cyfra
		Rozstaw kół	stały lub zmienny	stały	zmienny	stały	zmienny	stały	zmienny	stały	zmienny	stały lub zmienny	Rozstaw kół	
TEN ^(a) i/lub COTIF ^(b) i/lub PPV/PPW	0	na osiach	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Wagony towarowe TEN ^(a) i/lub COTIF		Nieprzeznaczone do wykorzystania ^(d)						Wagony towarowe PPV/PPW (zmienny rozstaw kół)	na osiach	0
	1	na wózkach											na wózkach	1
TEN ^(a) i/lub COTIF ^(b) i/lub PPV/PPW	2	na osiach		Wagony towarowe TEN ^(a) i/lub COTIF						Wagony towarowe PPV/PPW (stały rozstaw kół)	na osiach	2		
	3	na wózkach									na wózkach	3		
Pozostałe wagony towarowe	4	na osiach ^(c)	wagony do celów serwisowych	Pozostałe wagony towarowe						Wagony o specjalnym oznakowaniu charakteryzujące technicznej niedopuszczone do eksploatacji w UE	na osiach	4		
	8	na wózkach ^(c)									na wózkach	8		
		Przewozy	Komunikacja wewnętrzna lub międzynarodowa na podstawie specjalnej umowy											
	2. cyfra		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. cyfra	
	1. cyfra													1. cyfra

^(a) Wagony towarowe, na których dopuszcza się umieszczenie oznaczenia TEN, zob. załącznik P.5.

^(b) Wraz z wagonami towarowymi, które zgodnie z obowiązującymi przepisami są oznakowane cyframi określonymi w niniejszej tabeli. Dąży się do zgodności z COTIF zgodnie z regulaminem OTIF obowiązującym w momencie rozpoczęcia stosowania niniejszej decyzji.

^(c) Stały lub zmienny rozstaw kół.

^(d) Z wyjątkiem wagonów kategorii I (wagonów wyposażonych w regulację temperatury), nie stosuje się do nowych pojazdów oddawanych do eksploatacji.

OZNACZENIE ZDOLNOŚCI CIĄGNIONYCH POJAZDÓW PASAŻERSKICH DO KOMUNIKACJI MIĘDZYNARODOWEJ (CYFRY 1–2)

2. cyfra 1. cyfra	Komunikacja wewnętrzna	TEN ^(a) i/lub COTIF ^(b) i/lub PPV/PPW				Komunikacja wewnętrzna lub międzynarodowa na podstawie specjalnej umowy	TEN ^(a) i/lub COTIF ^(b)	PPV/PPW		
		1	2	3	4			5	6	7
5	Pojazdy do komunikacji wewnętrznej	Pojazdy o stałym rozstawie kół, bez klimatyzacji (łącznie z wagonami do przewozu samochodów)	Pojazdy o zmiennym rozstawie kół (1435/1520), bez klimatyzacji	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Pojazdy o zmiennym rozstawie kół (1435/1668), bez klimatyzacji	Pojazdy zabytkowe	Nieprzeznaczone do wykorzystania ^(c)	Pojazdy o stałym rozstawie kół	Pojazdy o zmiennym rozstawie kół (1435/1520) ze zmianą wózka	Pojazdy o zmiennym rozstawie kół (1435/1520) z osiami nastawnymi
6	Pojazdy służbowe	Pojazdy o stałym rozstawie kół, klimatyzowane	Pojazdy o zmiennym rozstawie kół (1435/1520), klimatyzowane	Pojazdy służbowe	Pojazdy o zmiennym rozstawie kół (1435/1668), klimatyzowane	Wagony do przewozu samochodów	Nieprzeznaczone do wykorzystania ^(c)			
7	Pojazdy klimatyzowane i hermetyczne	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Pojazdy hermetyczne o stałym rozstawie kół, klimatyzowane	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Pozostałe pojazdy	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Nieprzeznaczone do wykorzystania	Nieprzeznaczone do wykorzystania

^(a) Zgodność z obowiązującymi TSI, zob. załącznik P.5.

^(b) Wraz z pojazdami, które zgodnie z obowiązującymi przepisami są oznakowane cyframi określonymi w niniejszej tabeli. Dąży się do zgodności z COTIF zgodnie z regulaminem OTIF obowiązującym w momencie rozpoczęcia stosowania niniejszej decyzji.

^(c) Z wyjątkiem wagonów osobowych o stałym rozstawie kół (56) i zmiennym rozstawie kół (66), które znajdują się już w eksploatacji, nie stosuje się dla nowych pojazdów.

ZAŁĄCZNIK P.8

TYPY TABORU TRAKCYJNEGO ORAZ JEDNOSTEK ZESPOŁÓW TRAKCYJNYCH O STAŁYM LUB Z GÓRY OKREŚLONYM SKŁADZIE (CYFRY 1–2)

Pierwszą cyfrą jest »9«.

Jeżeli druga cyfra oznacza typ taboru trakcyjnego, obowiązują następujące oznaczenia kodowe:

Kod	Ogólny typ pojazdu
0	Różne
1	Lokomotywa elektryczna
2	Lokomotywa spalinowa
3	Zespół trakcyjny elektryczny (dużych prędkości) [wagon silnikowy lub wagon doczepny]
4	Zespół trakcyjny elektryczny (z wyjątkiem dużych prędkości) [wagon silnikowy lub wagon doczepny]
5	Zespół trakcyjny spalinowy [wagon silnikowy lub wagon doczepny]
6	Wagon doczepny specjalnego przeznaczenia
7	Lokomotywa manewrowa z silnikiem elektrycznym
8	Lokomotywa manewrowa z silnikiem spalinowym
9	Pojazd specjalnego przeznaczenia

ZAŁĄCZNIK P.9

STANDARDOWE OZNACZENIA NUMERYCZNE WAGONÓW (CYFRY OD 5 DO 8)

W tym załączniku wskazano oznaczenia numeryczne związane z głównymi parametrami technicznymi wagonu. Załącznik jest opublikowany na stronie internetowej ERA (www.era.europa.eu).

Wniosek o nadanie nowego kodu składa się w jednostce rejestrującej (o której mowa w decyzji 2007/756/WE), a następnie przesyła do ERA. Nowym kodem można posługiwać się dopiero po jego ogłoszeniu przez ERA.

ZAŁĄCZNIK P.10

KODY PARAMETRÓW TECHNICZNYCH CIĄGIONEGO TABORU PASAŻERSKIEGO (CYFRY 5–6)

Załącznik P.10 jest opublikowany na stronie internetowej ERA (www.era.europa.eu).

Wniosek o nadanie nowego kodu składa się w jednostce rejestrującej (o której mowa w decyzji 2007/756/WE), a następnie przesyła do ERA. Nowym kodem można posługiwać się dopiero po jego ogłoszeniu przez ERA.

ZAŁĄCZNIK P.11

KODY PARAMETRÓW TECHNICZNYCH POJAZDÓW SPECJALNYCH (CYFRY 6–8)

Załącznik P.11 jest opublikowany na stronie internetowej ERA (www.era.europa.eu).

Wniosek o nadanie nowego kodu składa się w jednostce rejestrującej (o której mowa w decyzji 2007/756/WE), a następnie przesyła do ERA. Nowym kodem można posługiwać się dopiero po jego ogłoszeniu przez ERA.

*ZAŁĄCZNIK P.12***OZNACZENIA LITEROWE WAGONÓW TOWAROWYCH, Z WYJĄTKIEM WAGONÓW PRZEGUBOWYCH I WAGONÓW TOWAROWYCH WIELOCZŁONOWYCH**

Załącznik P.12 jest opublikowany na stronie internetowej ERA (www.era.europa.eu).

Wniosek o nadanie nowego kodu składa się w jednostce rejestrującej (o której mowa w decyzji 2007/756/WE), a następnie przesyła do ERA. Nowym kodem można posługiwać się dopiero po jego ogłoszeniu przez ERA.

*ZAŁĄCZNIK P.13***OZNACZENIA LITEROWE DLA CIĄGNIONEGO TABORU PASAŻERSKIEGO**

Załącznik P.13 jest opublikowany na stronie internetowej ERA (www.era.europa.eu).

Wniosek o nadanie nowego kodu składa się w jednostce rejestrującej (o której mowa w decyzji 2007/756/WE), a następnie przesyła do ERA. Nowym kodem można posługiwać się dopiero po jego ogłoszeniu przez ERA.”

- 6) skreśla się załącznik P.14.
-