



DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2026/803

z dnia 10 kwietnia 2026 r.

zmieniająca decyzję wykonawczą (UE) 2023/2584 w odniesieniu do aktualizacji norm odniesienia i dodania nowych norm odniesienia

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniające dyrektywy Rady 89/686/EWG i 93/15/EWG oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/9/WE, 94/25/WE, 95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylające decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 10 ust. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 17 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797⁽²⁾ w przypadku składników interoperacyjności i podsystemów spełniających normy zharmonizowane lub części norm zharmonizowanych, do których odniesienia opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, zakłada się, że spełniają one zasadnicze wymagania określone w tej dyrektywie i objęte tymi normami lub ich częściami.
- (2) W drodze decyzji wykonawczej Komisji C(2023) 1057⁽³⁾ Komisja zwróciła się do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego (CEN) i Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego Elektrotechniki (CENELEC) z wnioskiem o opracowanie i rewizję norm zharmonizowanych na potrzeby dyrektywy (UE) 2016/797.
- (3) Komisja wraz z CEN i CENELEC oceniła, czy przedmiotowe normy opracowane bądź poddane rewizji przez CEN i CENELEC są zgodne z wnioskiem określonym w decyzji wykonawczej C(2023) 1057.
- (4) Normy zharmonizowane opracowane, poddane rewizji i znowelizowane przez CEN i CENELEC na podstawie decyzji wykonawczej C(2023) 1057 spełniają wszystkie wymagania, które mają obejmować, z wyjątkiem norm EN 13261:2024, EN 16584-1:2025, EN 16584-3:2025, EN 16585-2:2025, EN 16586-1:2025 i EN 16586-2:2025. Odniesienia do tych norm należy zatem opublikować w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (5) Jeśli chodzi o normę EN 13261:2024, Komisja stwierdziła, że w przypadku rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014⁽⁴⁾ norma ta powinna stanowić podstawę do domniemania zgodności jedynie w odniesieniu do pkt 4.2.3.5.2.1 ppkt 2 załącznika do tego rozporządzenia w oparciu o załącznik ZA do tej normy. Ponadto, jeśli chodzi o rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013⁽⁵⁾, norma ta powinna stanowić podstawę do domniemania zgodności jedynie w odniesieniu do dwóch pierwszych akapitów pkt 4.2.3.6.4 załącznika do tego rozporządzenia w oparciu o wspomniany załącznik ZA do tej normy. Wymóg identyfikowalności osi nie został w tej normie uwzględniony. Należy zatem opublikować w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* odniesienia do tej normy z ograniczeniami.

⁽¹⁾ Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/oj>.

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁽³⁾ Decyzja wykonawcza Komisji C(2023) 1057 z dnia 20 lutego 2023 r. w sprawie wniosku o normalizację do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego oraz do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego Elektrotechniki w odniesieniu do produktów na potrzeby dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i wagony pasażerskie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj>).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2006/861/WE (Dz.U. L 104 z 12.4.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/321/oj>).

- (6) Jeśli chodzi o normę EN 16584-1:2025 Komisja ustaliła, że norma ta nie stanowi podstawy do domniemania zgodności w odniesieniu do pkt 4.2.1.15 ppkt 3 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 ⁽⁶⁾. W przypadku pkt 5.3.2.8 ppkt 4, pkt 5.3.2.9 ppkt 5 i pkt 5.3.2.10 ppkt 2 tego samego załącznika norma ta powinna zapewniać domniemanie zgodności jedynie w zakresie antypoślizgowości. Należy zatem opublikować w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* odniesienia do tej normy z ograniczeniami.
- (7) Jeśli chodzi o normę EN 16584-3:2025 Komisja stwierdziła, że norma ta nie stanowi podstawy do domniemania zgodności w odniesieniu do pkt 4.2.12 ppkt 1 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1300/2014. Należy zatem opublikować w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* odniesienia do tej normy z ograniczeniami.
- (8) Jeśli chodzi o normę EN 16585-2:2025 Komisja stwierdziła, że norma ta nie stanowi podstawy do pełnego domniemania zgodności w odniesieniu do pkt 4.2.2.1.2.1 ppkt 3 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1300/2014, ponieważ pozycja dotycząca pojazdu kolejowego przeznaczonego do eksploatacji wyłącznie w ramach systemu rezerwacji miejsc nie jest w tej normie uwzględniona. Należy zatem opublikować w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* odniesienia do tej normy z ograniczeniami.
- (9) Jeśli chodzi o normę EN 16586-1:2025, Komisja stwierdziła, że norma ta nie stanowi podstawy do domniemania zgodności w odniesieniu do pkt 4.2.2.1.2 ppkt 4 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1300/2014, ponieważ załącznik B tej normy nie zapewnia w tym względzie wystarczającej treści. Należy zatem opublikować w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* odniesienia do tej normy z ograniczeniami.
- (10) Jeśli chodzi o normę EN 16586-2:2025, Komisja stwierdziła, że norma ta nie stanowi podstawy do domniemania zgodności w odniesieniu do pkt 4.2.2.12.2 ppkt 4 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1300/2014, ponieważ pkt 5.5 normy wprowadza niedozwolone odstępstwo w świetle tego rozporządzenia, gdyż zgodnie z pkt 4.2.2.12.1 ppkt 2 wspomnianego załącznika dozwolone są wyłącznie zautomatyzowane ruchome platformy. Ponadto norma nie powinna stanowić podstawy do domniemania zgodności w odniesieniu do pkt 4.2.2.12.3 ppkt 1 tego samego załącznika, ponieważ wspomniany punkt ma charakter definicji. Należy zatem opublikować w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* odniesienia do tej normy z ograniczeniami.
- (11) Normy EN 12663-1:2010+A1:2014, EN 12663-2:2010, EN 13232-2:2003+A1:2011, EN 13232-3:2003+A1:2011, EN 13232-4:2005+A1:2011, EN 13232-5:2005+A1:2011, EN 13232-6:2005+A1:2011, EN 13232-7:2006+A1:2011, EN 13232-8:2007+A1:2011, EN 13232-9:2006+A1:2011, EN 13803-1:2010, EN 13803-2:2006+A1:2009, EN 14067-4:2013+A1:2018, EN 15877-1:2012+A1:2018 i EN 16235:2013 stały się nieaktualne, ponieważ zostały wycofane przez CEN lub CENELEC, i nie powinny już stanowić podstawy do domniemania zgodności z dyrektywą (UE) 2016/797. Należy zatem usunąć odniesienia do tych norm z *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*. Należy zatem skreślić te odniesienia z załącznika I do decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2023/1586 ⁽⁷⁾.
- (12) Normy EN 16494:2025, EN 16584-1:2025, EN 16584-3:2025, EN 16585-1:2025, EN 16585-2:2025, EN 16585-3:2025, EN 16586-1:2025 i EN 16586-2:2025 zostały zrewidowane lub znowelizowane, w związku z czym odniesienia do nich należy usunąć z *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*. Należy zatem skreślić te odniesienia z załącznika I do decyzji wykonawczej (UE) 2023/1586.
- (13) Aby dać producentom wystarczająco dużo czasu na dostosowanie ich produktów do objętych zakresem norm zharmonizowanych EN 16494:2025, EN 16584-1:2025, EN 16584-3:2025, EN 16585-1:2025, EN 16585-2:2025, EN 16585-3:2025, EN 16586-1:2025 i EN 16586-2:2025, należy odroczyć usunięcie odniesień do tych norm.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 110, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj>).

⁽⁷⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2023/1586 z dnia 26 lipca 2023 r. w sprawie norm zharmonizowanych dotyczących maszyn, opracowanych na potrzeby dyrektywy 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 194 z 2.8.2023, s. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/1586/oj).

- (14) Należy zatem odpowiednio zmienić decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2023/2584 ⁽⁸⁾.
- (15) Zgodność z normą zharmonizowaną stanowi podstawę do domniemania zgodności z odpowiednimi zasadniczymi wymaganiami określonymi w unijnym prawodawstwie harmonizacyjnym od dnia publikacji odniesienia do takiej normy w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Niniejsza decyzja powinna zatem wejść w życie z dniem jej opublikowania,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W załączniku I do decyzji wykonawczej (UE) 2023/2584 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Pkt 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15 i 17 załącznika stosuje się od dnia 13 października 2027 r.

Sporządzono w Brukseli dnia 10 kwietnia 2026 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁸⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2023/2584 z dnia 15 listopada 2023 r. w sprawie norm zharmonizowanych dotyczących interoperacyjności systemów kolejowych, opracowanych na potrzeby dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz.U. L, 2023/2584, 21.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2584/oj).

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I do decyzji wykonawczej (UE) 2023/2584 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) skreśla się wiersze 2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 22, 23, 25, 54 i 62;
- 2) dodaje się wiersz 16a w brzmieniu:

„16a.	EN 13261:2024 Kolejnictwo – Zestawy kołowe i wózki – Osie – Wymagania dotyczące wyrobu Ograniczenie: jeśli chodzi o rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu »Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski« systemu kolei w Unii Europejskiej, norma zapewnia domniemanie zgodności jedynie w odniesieniu do pkt 4.2.3.5.2.1 ppkt 2 załącznika do tego rozporządzenia. Jeśli chodzi o rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu »Tabor – wagony towarowe« systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2006/861/WE, norma zapewnia domniemanie zgodności jedynie w odniesieniu do dwóch pierwszych akapitów pkt 4.2.3.6.4 załącznika do tego rozporządzenia. Wymóg identyfikowalności osi nie został w tej normie uwzględniony.”
-------	---

- 3) skreśla się wiersz 68;
- 4) dodaje się wiersz 68a w brzmieniu:

„68a.	EN 16494:2025 Kolejnictwo – Wymagania dotyczące przytorowych sygnałów ERTMS”
-------	---

- 5) skreśla się wiersz 69;
- 6) dodaje się wiersz 69a w brzmieniu:

„69a.	EN 16584-1:2025 Kolejnictwo – Rozwiązania przeznaczone dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się (PRM) – Wymagania ogólne – Część 1: Kontrast Ograniczenie: jeśli chodzi o rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, norma nie stanowi podstawy do domniemania zgodności w odniesieniu do pkt 4.2.1.15 ppkt 3 załącznika do tego rozporządzenia. W przypadku pkt 5.3.2.8 ppkt 4, pkt 5.3.2.9 ppkt 5 i pkt 5.3.2.10 ppkt 2 norma zapewnia domniemanie zgodności jedynie w zakresie antypoślizgowości.”
-------	---

- 7) skreśla się wiersz 71;
- 8) dodaje się wiersz 71a w brzmieniu:

„71a.	EN 16584-3:2025 Kolejnictwo – Rozwiązania przeznaczone dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się (PRM) – Wymagania ogólne – Część 3: Właściwości przeszkód przezroczystych i rozwiązań do przeciwdziałania poślizgom Ograniczenie: jeśli chodzi o rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, norma nie stanowi podstawy do domniemania zgodności w odniesieniu do pkt 4.2.12 ppkt 1 załącznika do tego rozporządzenia, ponieważ ma on charakter definicji.”
-------	--

- 9) skreśla się wiersz 72;

- 10) dodaje się wiersz 72a w brzmieniu:

„72a.	EN 16585-1:2025 Kolejnictwo – Rozwiązania przeznaczone dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się (PRM) – Wyposażenie i komponenty na pokładzie pojazdów szynowych – Część 1: Toalety”
-------	--

- 11) skreśla się wiersz 73;

- 12) dodaje się wiersz 73a w brzmieniu:

„73a.	EN 16585-2:2025 Kolejnictwo – Rozwiązania przeznaczone dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się (PRM) – Wyposażenie i komponenty na pokładzie pojazdów szynowych – Część 2: Elementy do siedzenia, stania i przemieszczania się Ograniczenie: jeśli chodzi o rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, norma nie stanowi podstawy do pełnego domniemania zgodności w odniesieniu do pkt 4.2.2.1.2.1 ppkt 2 załącznika do tego rozporządzenia: pozycja dotycząca pojazdu kolejowego przeznaczonego do eksploatacji wyłącznie w ramach systemu rezerwacji miejsc nie jest w tej normie uwzględniona. Uwaga: Wydano erratę do tej normy: pkt 5.4 lit. a) to teraz pkt 5.4 ppkt 1 i należy zmienić numerację odpowiednich podjednostek.”
-------	--

- 13) skreśla się wiersz 74;

- 14) dodaje się wiersz 74a w brzmieniu:

„74a.	EN 16585-3:2025 Kolejnictwo – Rozwiązania przeznaczone dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się (PRM) – Wyposażenie i komponenty na pokładzie pojazdów szynowych – Część 3: Wolne przejścia i drzwi wewnętrzne”
-------	---

- 15) skreśla się wiersz 75;

- 16) dodaje się wiersz 75a w brzmieniu:

„75a.	EN 16586-1:2025 Kolejnictwo – Rozwiązania przeznaczone dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się (PRM) – Dostępność taboru dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się – Część 1: Stopnie do wsiadania i wysiadania Ograniczenie: jeśli chodzi o rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, norma nie stanowi podstawy do domniemania zgodności w odniesieniu do pkt 4.2.2.1.2 ppkt 4 załącznika do tego rozporządzenia, ponieważ załącznik B do tej normy nie zapewnia w tym względzie wystarczającej treści.”
-------	--

- 17) skreśla się wiersz 76;

- 18) dodaje się wiersz 76a w brzmieniu:

„76a.	EN 16586-2:2025 Kolejnictwo – Rozwiązania przeznaczone dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się (PRM) – Dostępność taboru dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się – Część 2: Urządzenia wspomagające wsiadanie Ograniczenie: jeśli chodzi o rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, norma nie stanowi podstawy do domniemania zgodności w odniesieniu do pkt 4.2.2.1.2.2 ppkt 4 załącznika do tego rozporządzenia: pkt 5.5 normy wprowadza niedozwolone odstępstwo w świetle przedmiotowego rozporządzenia Komisji, zgodnie z którym dozwolone są wyłącznie zautomatyzowane ruchome platformy (pkt 4.2.2.12.1 ppkt 2 załącznika do tego rozporządzenia). Ponadto norma nie może zapewniać domniemania zgodności w odniesieniu do 4.2.2.1.2.3 ppkt 1, ponieważ ma on charakter definicji.”
-------	--

19) wiersze 98 i 99 otrzymują brzmienie:

„98.	EN 50126-1:2017 Zastosowania kolejowe – Specyfikowanie i wykazywanie niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa (RAMS) – Część 1: Proces ogólny RAMS EN 50126-1:2017/A1:2024
------	---

99.	EN 50126-2:2017 Zastosowania kolejowe – Specyfikowanie i wykazywanie niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa (RAMS) – Część 2: Sposoby podejścia do bezpieczeństwa EN 50126-2:2017/A1:2024”
-----	---

20) dodaje się wiersz 102a w brzmieniu:

„102a.	EN 50388-2:2025 Urządzenia stacjonarne i tabor do zastosowań kolejowych – Warunki techniczne koordynacji pomiędzy systemem zasilania trakcji elektrycznej i taborom w celu osiągnięcia interoperacyjności – Część 2: Stabilność i harmoniczne”
--------	---

21) dodaje się wiersz 114b w brzmieniu:

„114b.	EN 50728:2024 Zastosowania kolejowe – Tabor – Badanie kompatybilności elektromagnetycznej z obwodami torowymi”
--------	---