

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ZALECENIA

ZALECENIE KOMISJI

z dnia 29 marca 2011 r.

w sprawie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2011/217/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. 30 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Od roku 2005 Europejska Agencja Kolejowa (zwana dalej „Agencją”) prowadzi wiele działań mających na celu opracowanie zintegrowanego, bezpiecznego i interoperacyjnego europejskiego systemu kolei. W następstwie przyjęcia dyrektywy 2008/57/WE Agencja organizuje regularne spotkania z udziałem zainteresowanych stron oraz krajowych organów ds. bezpieczeństwa, dotyczące w szczególności wzajemnego uznawania pojazdów kolejowych. Spotkania te wykazały różnice w rozumieniu przepisów rozdziału IV i V ww. dyrektywy, dotyczących udzielania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów.

(2) Istnieje poważne ryzyko, że w przypadku braku wspólnego zrozumienia krajowe przepisy wykonawcze mogą prowadzić do różnic w stosowaniu wymogów przez poszczególne państwa członkowskie, a tym samym do zwiększonych trudności dla producentów i przedsiębiorstw kolejowych. Wspólne zrozumienie ww. procesów jest również niezbędne do zapewnienia spójności między różnymi zaleceniami, jakie Agencja ma wydać w związku z zadaniami wynikającymi z dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę

Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) ⁽²⁾, oraz z dyrektywy 2008/57/WE.

- (3) Odpowiednie zasady i interpretacje zawarte w niniejszym zaleceniu będą uwzględniane przy sprawdzaniu wdrażania dyrektywy 2008/57/WE przez państwa członkowskie.
- (4) Niniejszy środek został skonsultowany z komitetem, o którym mowa w art. 29 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ZALECENIE:

1. Państwa członkowskie powinny dopilnować, aby podczas udzielania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów uwzględniano zasady i instrukcje określone w załączniku.

W szczególności:

- a) jedno zezwolenie na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji powinno wystarczać na całą europejską sieć kolejową, o ile spełnione są warunki określone w dyrektywie 2008/57/WE oraz w załączniku. Tak jest na przykład w przypadku, gdy pojazd zgodny z TSI porusza się tylko w sieci zgodnej z TSI;
- b) procedury udzielania zezwoleń dla pojazdów są ujednolicone i zawierają jasno określone etapy i terminy dla właściwych organów;

⁽¹⁾ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44.

- c) obowiązujące przepisy techniczne dotyczące udzielania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych lub pojazdów powinny być stabilne, przejrzyste, niedyskryminujące i w miarę możliwości ujednolicone; przepisami tymi mogą być TSI lub, o ile zezwala na to dyrektywa 2008/57/WE, przepisy krajowe zgłoszone Komisji i udostępnione w ramach bazy danych założonej przez Komisję. Od chwili przyjęcia danej TSI państwa członkowskie nie powinny przyjmować przepisów krajowych odnoszących się do produktów lub części podsystemów objętych taką TSI (z wyjątkiem części określonych w danej TSI jako „punkty otwarte” lub „przypadki szczególnie”, lub odstępstw, jeżeli mają zastosowanie);
- d) w przypadku pojazdów niezgodnych z TSI należy w miarę możliwości stosować zasadę wzajemnego uznawania, aby uniknąć niepotrzebnych wymogów i zbędnych weryfikacji, chyba że są one niezbędne do sprawdzenia zgodności technicznej pojazdu z daną siecią;
- e) proces udzielania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych lub pojazdów oraz eksploatacja i utrzymanie takich podsystemów lub pojazdów to dwa wyraźnie odrębne procesy regulowane przez odrębne przepisy i realizowane przez różne organy;
- f) zgodność techniczna na interfejsie pomiędzy siecią a pojazdami ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa. Mimo że bezpieczeństwo takiego interfejsu można udowodnić za pomocą systemów odniesienia lub zasad szacowania jawnego ryzyka zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 352/2009 ⁽¹⁾, to ze względu na interoperacyjność zgodność techniczną wykazuje się za pomocą podejścia opartego na regułach (to jest stosowania kodeksów postępowania zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 352/2009) z zastosowaniem zharmonizowanych przepisów unijnych, takich jak TSI lub EN, lub – w przypadku braku takich uregulowań – z zastosowaniem przepisów krajowych, które były przedmiotem powiadomienia;
- g) w przypadku dopuszczenia pojazdu do eksploatacji bezpieczna integracja obejmuje dwa aspekty: bezpieczną integrację pomiędzy odpowiednimi podsystemami pojazdu (tylko w przypadku pierwszego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji) i bezpieczną integrację między pojazdem a daną siecią.
- Jeżeli interfejs pojazdu z siecią jest objęty wymogami TSI lub przepisami krajowymi, to wnioskodawca uznaje to za kodeks postępowania. W takim przypadku zagrożenia, dla których określono odpowiednie wymagania w TSI lub przepisach krajowych, uznaje się za utrzymywane pod kontrolą poprzez spełnienie wymagań takich TSI lub przepisów krajowych. Oznacza to, że jeżeli wymagania TSI lub przepisów krajowych obejmują zasadniczy wymóg bezpieczeństwa (tj. wszystkie właściwe zagrożenia), to wdrożenie danej TSI lub danych przepisów krajowych jest tożsame z wykazaniem bezpiecznej integracji.
- Jeżeli istnieją zagrożenia nieobjęte wymaganiami TSI ani przepisów krajowych, to oznacza to, że TSI lub przepisy krajowe nie spełniają w pełni wymagań zasadniczych. W takim przypadku braki te należy uzupełnić zgodnie z art. 7 dyrektywy 2008/57/WE. Takie brakujące wymagania należy uwzględnić w kolejnych wersjach TSI, tak aby stopniowo doprowadzić do zawarcia w TSI wszystkich interoperacyjnych interfejsów. Tymczasem wnioskodawca zarządza ryzykiem poprzez porównanie z systemem odniesienia lub oszacowanie jawnego ryzyka zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 352/2009.
- Ze względu na interoperacyjność, zgodność techniczną i bezpieczną integrację pojazdu z siecią należy wykazać za pomocą podejścia opartego na regułach. W tym celu TSI powinna obejmować oba te zagadnienia w wyczerpujący sposób;
- h) jeżeli TSI zawierają specyfikację zgodności między pojazdami, to specyfikacja ta jest sprawdzana w ramach procedury weryfikacji WE. Nic nie wskazuje jednak na to, aby z uwagi na interoperacyjność konieczne było, aby wszystkie pojazdy kolejowe posiadały taki sam sprzęg;
- i) w przypadku dodatkowych zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji państwa członkowskie nie powinny kwestionować przepisów krajowych dotyczących punktów otwartych niezwiązanych ze zgodnością techniczną między pojazdem a siecią;
- j) na podstawie dyrektywy 2004/49/WE zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe ponoszą odpowiedzialność za swoje części systemu. Przedsiębiorstwo kolejowe jest wyłącznie odpowiedzialne za bezpieczną eksploatację swoich pociągów. Rola zarządcy infrastruktury ogranicza się do zarządzania infrastrukturą, stąd zarządca infrastruktury nie ponosi odpowiedzialności za eksploatację pociągów, poza wydaniem zezwolenia na ruch. Zarządca infrastruktury nie pełni żadnej roli w zakresie udzielania zezwoleń;
- k) jeżeli w wyniku wypadków lub incydentów państwo członkowskie rozważa wprowadzenie pilnych środków, to takie państwo powinno wziąć pod uwagę, że podstawowy mechanizm zarządzania nowymi rodzajami ryzyka dotyczącymi eksploatacji pojazdów, które zostały wykryte w toku dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu lub w wyniku ustaleń w kontekście nadzoru, stanowi system zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego. Nawet w przypadku gdy państwo członkowskie uważa, że wprowadzenie nowego przepisu dotyczącego zezwalania na dopuszczenie do eksploatacji jest pilnie konieczne, musi stosować się do procedur określonych w odpowiednim ustawodawstwie unijnym, w tym zgłosić projekt nowego przepisu do Komisji na podstawie dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ lub 2004/49/WE.

⁽¹⁾ Dz.U. L 108 z 29.4.2009, s. 4.

⁽²⁾ Dz.U. L 204 z 21.7.1998, s. 37.

2. Niniejsze zalecenie skierowane jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 29 marca 2011 r.

W imieniu Komisji
Siim KALLAS
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK

SPIS TREŚCI

	Strona
1. Wprowadzenie	6
2. Składniki interoperacyjności, podsystemy i pojazdy	6
2.1. Składniki interoperacyjności i podsystemy	6
2.2. Pojazdy	7
3. Wymagania dotyczące wytwarzania podsystemu	7
3.1. Rodzaje wymagań	7
3.1.1. Wymagania zasadnicze	7
3.1.2. Wymagania zasadnicze dyrektywy 2008/57/WE	7
3.1.3. Techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI)	7
3.1.4. Przepisy krajowe	8
3.1.5. Normy zharmonizowane (EN)	8
3.2. Postępy interoperacyjności	9
4. Weryfikacja, czy składniki interoperacyjności i podsystemy zostały zbudowane zgodnie z obowiązującymi wymaganiami	9
4.1. Ocena zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności	9
4.2. Procedura weryfikacji podsystemów	9
4.2.1. Procedura weryfikacji WE podsystemów	9
4.2.2. Procedura weryfikacji podsystemów w przypadku przepisów krajowych	10
4.2.3. Deklaracja sporządzona przez wnioskodawcę	10
5. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji	10
5.1. Czym jest zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji?	10
5.1.1. Koncepcja	10
5.1.2. Zezwolenie na dopuszczenie podsystemów do eksploatacji	11
5.1.3. Zezwolenie na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji	11
5.2. Rozdział pomiędzy zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji a eksploatacją i utrzymaniem podsystemów i pojazdów	11
5.2.1. Zasady ogólne	11
5.2.2. Wymagania dotyczące eksploatacji i utrzymania, które podlegają weryfikacji przed dopuszczeniem do eksploatacji	12
5.2.3. Systemy zarządzania bezpieczeństwem	13
5.3. Zgodność techniczna, bezpieczna integracja i zgodność między pojazdami	13
5.3.1. Zgodność techniczna	13
5.3.2. Bezpieczna integracja	14
5.3.3. Zgodność między pojazdami	15

	Strona
5.4. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w przypadku pojazdów zgodnych z TSI i pojazdów niezgodnych z TSI	15
5.4.1. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w przypadku pojazdów zgodnych z TSI	15
5.4.2. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w przypadku pojazdów niezgodnych z TSI	16
5.5. Zezwolenie na dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji	17
5.6. Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów użytkowanych w sieci transeuropejskiej (TEN) i poza TEN	17
5.7. Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów z państw trzecich	18
6. Procedura po udzieleniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji	18
6.1. Zestawianie pociągu	18
6.2. Sprawdzanie zgodności trasy	18
6.3. Uzyskiwanie dostępu do trasy (alokacja zdolności przepustowej)	19
7. Zmiany podsystemu lub pojazdu, który został już dopuszczony do eksploatacji	19
7.1. Obowiązująca procedura	19
7.2. Związek pomiędzy przypadkami szczególnymi, odstępstwami i częściowym stosowaniem TSI w przypadku odnowienia lub modernizacji	20
8. Role i obowiązki	21
8.1. Wnioskodawca ubiegający się o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji	21
8.2. Przedsiębiorstwo kolejowe	22
8.3. Zarządca infrastruktury	22
8.4. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie	22
8.5. Jednostka notyfikowana	22
8.6. Podmiot wyznaczony	23
8.7. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa	23
8.8. Państwo członkowskie	23
8.9. Jednostka oceniająca w kontekście wspólnych metod oceny bezpieczeństwa dotyczących oceny ryzyka (jednostka oceniająca CSM)	23
9. Rejestry	24
9.1. Regulamin sieci	24
9.2. Rejestr infrastruktury	24
9.3. Europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji (ERATV)	24
9.4. Krajowy rejestr pojazdów kolejowych (NVR)	25
9.5. Dokument referencyjny	25
9.6. Wykaz oznaczeń posiadacza pojazdu (VKM)	25
10. Diagramy dotyczące procedur udzielania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji na podstawie dyrektywy 2008/57/WE	25
WYKAZ SKRÓTÓW	29

1. Wprowadzenie

Dyrektywa 2008/57/WE ustanawia warunki, jakie mają być spełnione w celu osiągnięcia interoperacyjności wspólnotowego systemu kolei. Warunki te dotyczą projektowania, budowy, dopuszczenia do eksploatacji, modernizacji, odnowienia, eksploatacji i utrzymania części tego systemu, a także kwalifikacji zawodowych oraz wymagań zdrowotnych i wymagań dotyczących bezpieczeństwa dla personelu mającego udział w jego eksploatacji i utrzymaniu (art. 1) ⁽¹⁾.

Główne cele dyrektywy 2008/57/WE to usunięcie barier „technicznych” stanowiących przeszkodę w rozwoju transportu kolejowego oraz stworzenie optymalnego poziomu harmonizacji technicznej w zakresie interoperacyjności kolei, co umożliwi otwarcie rynków kolejowych i eksploatację pociągów międzynarodowych. W celu usprawnienia ruchu pojazdów kolejowych dyrektywa 2008/57/WE ustanawia techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI), niezbędne w celu zapewnienia bezpiecznego i bezprzeszkodowego ruchu pociągów w całym europejskim systemie kolei, oraz przewiduje uproszczenie procedur udzielania zezwoleń na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji.

W tym celu w dyrektywie 2008/57/WE zawarto pewne podstawowe zasady.

1. Jedno zezwolenie na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji powinno wystarczać na całą europejską sieć kolejową, o ile spełnione są odpowiednie warunki. Tak jest na przykład w przypadku, gdy pojazd zgodny z TSI porusza się tylko w sieci zgodnej z TSI.
2. Procedury udzielania zezwoleń dla pojazdów są ujednolicone i zawierają jasno określone etapy i terminy dla właściwych organów.
3. Obowiązujące przepisy techniczne powinny być stabilne, przejrzyste, niedyskryminujące i w miarę możliwości ujednolicone; przepisami tymi mogą być TSI lub, o ile zezwala na to dyrektywa 2008/57/WE, przepisy krajowe zgłoszone Komisji i udostępnione w ramach bazy danych założonej przez Komisję.
4. W przypadku pojazdów niezgodnych z TSI należy w miarę możliwości stosować zasadę wzajemnego uznawania, aby uniknąć niepotrzebnych wymogów i zbędnych weryfikacji, chyba że są one niezbędne do sprawdzenia zgodności technicznej pojazdu z daną siecią.

Celem niniejszego zalecenia jest wyjaśnienie procedury udzielania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów, określonej w dyrektywie 2008/57/WE. W tym kontekście należy wziąć pod uwagę różne scenariusze dla różnych pojazdów: nowych i modernizowanych/odnawianych, typów pojazdów, pojazdów zgodnych z TSI, pojazdów niezgodnych z TSI, pojazdów dopuszczonych do ruchu w transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), pojazdów dopuszczonych do ruchu poza TEN-T, pojazdów dopuszczonych do ruchu w sieciach należących do kilku państw członkowskich oraz pojazdów z dodatkowymi zezwoleniami. W tym znaczeniu, o ile wyraźnie nie określono inaczej, „zezwolenie” w niniejszym tekście oznacza „zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji”.

Wszystkie zalecenia skierowane do przedsiębiorstw kolejowych dotyczą również zarządców infrastruktury prowadzących inspekcję infrastruktury i utrzymanie pociągów.

2. Składniki interoperacyjności, podsystemy i pojazdy

2.1. Składniki interoperacyjności i podsystemy

Z uwagi na swoją rozległość i złożoność system kolei został podzielony na podsystemy związane z obszarami strukturalnymi lub eksploatacyjnymi (art. 2 lit. e)).

Podsystemy strukturalne zostały określone w załączniku II ⁽²⁾ i są następujące: „Infrastruktura”, „Energia”, „Sterowanie – urządzenia przytorowe”, „Sterowanie – urządzenia pokładowe” oraz „Tabor”. Podsystemy eksploatacyjne określone w załączniku II są następujące: „Ruch kolejowy”, „Utrzymanie” oraz „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych”.

Istnieje również potrzeba zdefiniowania wszelkich podstawowych składników, grup części składowych oraz podzespołów lub pełnych zespołów sprzętowych włączonych lub mających być włączone do podsystemu, od których bezpośrednio lub pośrednio zależy interoperacyjność systemu kolei. Składniki te określane są mianem „składników interoperacyjności” (art. 2 lit. f)). Podlegają one procedurom oceny zgodności i przydatności do stosowania (art. 11). Składniki interoperacyjności, które są zgodne z dyrektywą i posiadają deklarację zgodności WE lub przydatności do stosowania, mogą być dopuszczone do obrotu i następnie włączone do podsystemu.

⁽¹⁾ Odesłania do artykułów dyrektywy 2008/57/WE znajdują się w całym tekście w nawiasach okrągłych.

⁽²⁾ Jak określono w zmienionym załączniku II do dyrektywy 2008/57/WE (obecnie w trakcie zmian).

Przykłady: pantograf jest składnikiem interoperacyjności w podsystemie „Tabor”; szyna jest składnikiem interoperacyjności w podsystemie „Infrastruktura”.

Podsystemy będące podsystemami strukturalnymi wymagają zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji wydanego przez właściwy organ, którym w przypadku przedmiotowej dyrektywy jest krajowy organ ds. bezpieczeństwa ustanowiony przez państwo członkowskie (art. 16 dyrektywy 2004/49/WE).

2.2. Pojazdy

System kolei można również podzielić na składniki stałe i ruchome, obejmujące odpowiednio z jednej strony sieć (w tym linie, stacje, terminale i wszelkiego rodzaju stałe urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpiecznej i ciągłej eksploatacji systemu kolei), a z drugiej strony wszystkie pojazdy poruszające się po takiej sieci. Tym samym, pojazd składa się z podsystemu „Tabor” oraz odpowiednio z jednej lub kilku części innych podsystemów (w tym podsystemu „Sterowanie – urządzenia pokładowe”) (art. 2 lit. c) i d)).

Ponieważ pojazdy składają się z podsystemów, do poszczególnych podsystemów pojazdu stosuje się przepisy rozdziału IV dyrektywy 2008/57/WE dotyczące podsystemów, nie naruszając innych przepisów rozdziału V.

3. Wymagania dotyczące wytwarzania podsystemu

3.1. Rodzaje wymagań

3.1.1. Wymagania zasadnicze

W chwili dopuszczenia do obrotu na rynku UE każdy produkt spełnia wymagania zasadnicze określone w odpowiednich dyrektywach nowego podejścia ⁽¹⁾ (np. dyrektywie niskonapięciowej itd.) oraz wymagania techniczne określone w innych odpowiednich dyrektywach lub prawodawstwie (np. dyrektywie 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych ⁽²⁾). Wymagania zasadnicze określają elementy niezbędne do ochrony interesu publicznego. Są obowiązkowe i tylko produkty spełniające takie wymagania mogą być dopuszczone do obrotu.

Przykład: dyrektywa 2004/108/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 2004 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do kompatybilności elektromagnetycznej oraz uchylająca dyrektywę 89/336/EWG ⁽³⁾ zawiera wymóg ochrony, zgodnie z którym wytwarzane zakłócenia elektromagnetyczne nie mogą przekraczać określonego poziomu, tak aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie urządzeń radiowych i telekomunikacyjnych.

3.1.2. Wymagania zasadnicze dyrektywy 2008/57/WE

Załącznik III do dyrektywy 2008/57/WE zawiera wykaz wymagań zasadniczych, które mają umożliwić osiągnięcie interoperacyjności systemu kolei (art. 3 ust. 1). Wymagania te są swoiste dla sektora kolei. System kolei, podsystemy, składniki interoperacyjności oraz wszystkie interfejsy spełniają wymagania zasadnicze. Zgodność z wymaganiami zasadniczymi jest warunkiem niezbędnym dopuszczenia podsystemu strukturalnego do eksploatacji (art. 4 ust. 1). Zgodność z wymaganiami zasadniczymi dyrektywy pozostaje bez uszczerbku dla stosowania innych przepisów europejskich (art. 3 ust. 2).

3.1.3. Techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI)

Techniczne specyfikacje interoperacyjności określają niezbędne specyfikacje stosowane przez podsystemy w celu spełnienia wymagań zasadniczych dyrektywy 2008/57/WE i osiągnięcia jej celów, w tym dążenia do optymalnego poziomu harmonizacji technicznej (art. 1 ust. 2). W TSI określone są nie tylko funkcjonalne i techniczne specyfikacje, jakie muszą spełniać podsystemy, ale również interfejsy z innymi podsystemami.

W TSI określone są parametry podstawowe o znaczeniu krytycznym dla interoperacyjności i składników interoperacyjności. Poza tym w TSI określa się, jakie procedury ⁽⁴⁾ należy stosować do oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, a jakie do weryfikacji zgodności WE podsystemów.

W każdej TSI wskazany jest podsystem docelowy, który może być zrealizowany stopniowo w rozsądnych ramach czasowych (art. 5 ust. 4). W tym celu rozdział 4 każdej TSI zawiera podstawowe parametry i interfejsy danego podsystemu docelowego, a rozdział 7 określa proces wdrażania zmierzający do osiągnięcia danego podsystemu docelowego, włącznie z okresem przejściowym, o ile jest to konieczne.

W niektórych przypadkach TSI mogą zawierać wyraźne odniesienia do norm europejskich lub ich części, lub do specyfikacji, jeżeli jest to bezwzględnie konieczne do osiągnięcia interoperacyjności. Takie normy stają się obowiązkowe z chwilą rozpoczęcia obowiązywania danych TSI.

⁽¹⁾ Pojęcie „nowego podejścia” zostało zmienione w 2008 r. na podstawie nowych ram ustawodawczych dla celów oceny zgodności, akredytacji i nadzoru rynku.

⁽²⁾ Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13.

⁽³⁾ Dz.U. L 390 z 31.12.2004, s. 24.

⁽⁴⁾ W TSI wskazuje się moduły do stosowania w odpowiedniej decyzji Komisji.

Wdrażanie dyrektywy 2008/57/WE nie powinno stwarzać przeszkód w zachowaniu i rozwoju istniejących sieci kolejowych państwa członkowskiego, jeżeli jest to nieuzasadnione z punktu widzenia analizy kosztów i korzyści, lecz dążyć do osiągnięcia zakładanej interoperacyjności. W tym celu w TSI uwzględnia się także takie części systemu kolei, które wymagają specjalnych przepisów, definiując tym samym „przypadki szczególne”.

Z reguły przypadki szczególne opisane są w TSI w postaci innej wartości dla danego parametru (np. iberyjski rozstaw szyn w TSI dla podsystemu „Infrastruktura”). W niektórych przypadkach, kiedy TSI nie zawiera odpowiedniego tekstu dla przypadku szczególnego, TSI może odwoływać się bezpośrednio do przepisów krajowych. Państwo członkowskie musi powiadomić o takich przepisach i wyznaczyć podmiot do przeprowadzenia procedury weryfikacyjnej (podmiot wyznaczony) (art. 17).

Jeżeli pewne aspekty odnoszące się do wymagań zasadniczych nie mogą być wyraźnie ujęte w TSI (np. z powodu braku zharmonizowanego rozwiązania lub braku wzajemnego uznawania pomiędzy zainteresowanymi stronami), powinny zostać jasno określone w danej TSI jako „punkty otwarte” (art. 5 ust. 6).

3.1.4. Przepisy krajowe

Do chwili zrealizowania systemu docelowego (art. 5 ust. 4) i tym samym osiągnięcia interoperacyjności państwa członkowskie wykorzystują przepisy krajowe do celów wdrażania wymagań zasadniczych (art. 17 ust. 3). Dzieje się tak z następujących przyczyn:

- TSI nie są kompletne z różnych powodów (np. punkty otwarte, zakres pierwszego zestawu TSI ograniczony do TEN-T, TSI w trakcie opracowywania),
- w celu osiągnięcia kompatybilności wstecznej z istniejącymi instalacjami niektóre podsystemy w państwach członkowskich mogą wymagać odstępstw,
- większość istniejących podsystemów została dopuszczona do eksploatacji przed wejściem w życie dyrektyw o interoperacyjności lub niektórych TSI i w związku z tym nie jest zgodna ze wszystkimi TSI,
- do przypadków szczególnych stosuje się przepisy krajowe, jeżeli TSI nie obejmuje danego przypadku szczególnego.

O treści takich przepisów krajowych należy powiadomić Komisję, która ma z kolei obowiązek ich nadzorowania, aby nie dopuścić do stosowania dyskryminujących przepisów krajowych (art. 17 ust. 3) nakładających niepotrzebne wymagania i zbędne weryfikacje. Tylko takie przepisy krajowe można stosować do dopuszczania pojazdów do eksploatacji, a odesłania do takich przepisów należy zamieścić w dokumencie referencyjnym (art. 27 ust. 3, zwany tam „odnośnym dokumentem”).

Wniosek: zgodnie z dyrektywą i zawartymi w niej zasadami przejrzystości i braku dyskryminacji, do celów udzielania zezwoleń na dopuszczenie podsystemów strukturalnych i pojazdów do eksploatacji można stosować tylko takie przepisy krajowe, o których Komisja została powiadomiona.

Wszelkie odniesienia do przepisów krajowych zawarte w dalszej części niniejszego zalecenia oznaczają „przepisy krajowe będące przedmiotem powiadomienia”.

Od chwili przyjęcia danej TSI państwo członkowskie nie powinno przyjmować przepisów krajowych odnoszących się do produktów lub części podsystemów objętych taką TSI (z wyjątkiem części określonych w danej TSI jako „punkty otwarte” lub „przypadki szczególne”, lub odstępstw, jeżeli mają zastosowanie).

W rzeczy samej, przepisy krajowe zawierające bardziej szczegółowe określenie parametru zawartego już w TSI mogą prowadzić do braku zgodności pomiędzy dwoma podsystemami zgodnymi z TSI. Na przykład przepisy krajowe dotyczące pojazdów nakładające surowsze wymogi niż TSI PRM mogą prowadzić do sytuacji, w której pojazd zgodny z TSI, który został już dopuszczony w innym państwie członkowskim, może nie uzyskać ponownego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Z tego względu, zgodnie z art. 17 ust. 3, Komisja nadzoruje przepisy krajowe, aby nie dopuścić do arbitralnej dyskryminacji lub ukrytych ograniczeń (art. 17 ust. 3).

Ponadto dyrektywa 2008/57/WE odzwierciedla założenia nowego podejścia w zakresie swobodnego przepływu podsystemów: jeżeli produkt, który spełnia niezharmonizowane specyfikacje techniczne (tj. odpowiednie przepisy krajowe), spełnia wymagania zasadnicze, to może uzyskać zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji bez dodatkowych kontroli (art. 16) ⁽¹⁾.

3.1.5. Normy zharmonizowane (EN)

W celu osiągnięcia celu, jakim jest zbudowanie wspólnego rynku, specyfikacje techniczne produktów spełniających wymagania zasadnicze mogą być określone w normach zharmonizowanych (normach europejskich – EN). W niektórych przypadkach normy zharmonizowane, które obejmują podstawowe parametry TSI, dają podstawy domniemania kompatybilności z TSI. Zgodnie z duchem nowego podejścia do harmonizacji i normalizacji technicznej takie normy europejskie pozostają nieobowiązkowe, ale odniesienia do nich są publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* (Dz.U. UE) i przytaczane w instrukcjach stosowania TSI, aby ułatwić branży korzystanie z takich norm.

⁽¹⁾ Bez uszczerbku dla przepisów art. 15 ust. 1 i rozdziału V dyrektywy, opisanych szczegółowo w sekcji 5 niniejszego dokumentu.

3.2. Postępy interoperacyjności

Interoperacyjność ma być osiągnięta stopniowo.

Początkowo, w obliczu braku kompletnych TSI obejmujących cały system kolei i do czasu uzyskania zgodności wszystkich podsystemów z TSI, wymagania zasadnicze dyrektywy 2008/57/WE dotyczące części systemu kolei lub aspektów nieobjętych TSI spełniane są poprzez zgodność z przepisami krajowymi, w tym przepisami dotyczącymi umów międzynarodowych, które to przepisy były przedmiotem powiadomienia (art. 17 ust. 3).

W dalszej perspektywie, z chwilą określenia i wdrożenia systemu docelowego, przepisy krajowe przestaną być potrzebne.

Do chwili osiągnięcia pełnej interoperacyjności TSI będą współistnieć z przepisami krajowymi. W tym okresie przejściowym konieczna jest procedura ułatwiająca wzajemne uznawanie pojazdów. W tym celu wszystkie przepisy krajowe stosowane przez państwa członkowskie do dopuszczania pojazdów do eksploatacji klasyfikuje się, a odniesienia do nich umieszcza w dokumencie referencyjnym (art. 27). Artykuły 16, 23, 25 i 27 dyrektywy zawierają przepisy dotyczące wzajemnego uznawania takich przepisów krajowych i kontroli przeprowadzanych na ich podstawie.

4. Weryfikacja, czy składniki interoperacyjności i podsystemy zostały zbudowane zgodnie z obowiązującymi wymaganiami

4.1. Ocena zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności

W TSI określone są składniki interoperacyjności objęte ich zakresem przedmiotowym i wyznaczone są procedury, jakie mają być stosowane przez producentów w celu oceny zgodności lub przydatności składników interoperacyjności do stosowania. TSI mogą wymagać, aby ocena została przeprowadzona przez jednostkę notyfikowaną, która wydaje świadectwo zgodności i przydatności do stosowania. Producent sporządza wtedy deklarację WE zgodności lub deklarację WE przydatności do stosowania (art. 13 i załącznik IV).

Aby uzyskać dopuszczenie do obrotu, każdy składnik interoperacyjności musi posiadać deklarację zgodności WE oraz, jeżeli wymaga tego procedura oceny zgodności, odpowiedni certyfikat WE. Ponadto jeżeli dana TSI wymaga walidacji typu na podstawie badań eksploatacyjnych, składnik interoperacyjności musi posiadać deklarację przydatności do stosowania WE oraz certyfikat przydatności do stosowania WE. Uznaje się, że składnik interoperacyjności spełnia wymagania zasadnicze dyrektywy 2008/57/WE, jeżeli posiada deklarację zgodności WE lub deklarację przydatności do stosowania WE. Jeżeli składniki interoperacyjności podlegają innym przepisom UE obejmującym inne aspekty, to deklaracja WE powinna stwierdzać, że składniki interoperacyjności spełniają również wymagania zasadnicze takich innych przepisów UE.

4.2. Procedura weryfikacji podsystemów ⁽¹⁾

4.2.1. Procedura weryfikacji WE podsystemów

Jednostka notyfikowana sprawdza zgodność podsystemu z obowiązującymi TSI na podstawie danych udostępnionych w odpowiednich TSI i w rejestrach (art. 5 ust. 3 lit. e) i art. 18 ust. 2).

Zadania jednostki notyfikowanej odpowiedzialnej za weryfikację WE podsystemu rozpoczynają się na etapie projektowania i obejmują cały okres wytwarzania, poprzez etap zatwierdzania przez wnioskodawcę, aż do dopuszczenia podsystemu do eksploatacji. Obejmują one również weryfikację interfejsów z systemem, do którego dany podsystem ma być włączony. Zadania weryfikacyjne jednostek notyfikowanych na podstawie dyrektywy 2008/57/WE są jednak ograniczone do wymagań wymienionych w odpowiednich TSI. Wykonanie tych zadań może wymagać od jednostki notyfikowanej skorzystania z rejestrów.

Na przykład w przypadku odnowienia lub modernizacji odcinka linii jednostka notyfikowana musi się upewnić, czy wybrano właściwe opcje TSI. W takim przypadku treść TSI nie będzie wystarczająca do sprawdzenia interfejsów z sąsiednimi odcinkami linii: jednostka notyfikowana musi na przykład wiedzieć, czy rozstaw szyn i napięcie na sąsiednim odcinku linii są takie same ⁽²⁾.

Jednostki notyfikowane stosują procedurę weryfikacji WE zgodnie z tzw. „modułami” określonymi w TSI i – w niektórych przypadkach – w odpowiedniej decyzji Komisji. Jednostki notyfikowane zamieszczają swoje wnioski w świadectwie weryfikacji WE i utworzonej przez siebie dokumentacji technicznej.

Jeżeli do danego podsystemu lub jego części stosuje się również inne przepisy UE, jednostka notyfikowana zestawia wnioski z innymi świadectwami WE wydanymi na podstawie takich przepisów przez odpowiednie dla nich jednostki notyfikowane.

⁽¹⁾ Zmieniony załącznik VI do dyrektywy.

⁽²⁾ Zob. również w tym dokumencie: pkt 5.3 dotyczący bezpiecznej integracji i zgodności technicznej oraz pkt 9 dotyczący rejestrów.

4.2.2. Procedura weryfikacji podsystemów w przypadku przepisów krajowych

W przypadku przepisów krajowych podmiot wyznaczony przez państwa członkowskie (podmiot wyznaczony stosuje procedurę zbliżoną do procedury weryfikacji WE, sporządzając świadectwo weryfikacji w przypadku przepisów krajowych oraz opracowując dokumentację techniczną (art. 17 ust. 3). Wnioskodawca natomiast sporządza deklarację zgodności z przepisami krajowymi.

4.2.3. Deklaracja sporządzona przez wnioskodawcę⁽¹⁾

Wnioskodawca jest odpowiedzialny za sporządzenie deklaracji WE weryfikacji podsystemu stwierdzającej, że dany podsystem jest zgodny z odpowiednimi TSI i – w stosownych przypadkach – zgodny z wymaganiami zasadniczymi wywodzącymi się z innych przepisów UE.

Podobnie w przypadku stosowania przepisów krajowych wnioskodawca sporządza deklarację zgodności z przepisami krajowymi w zakresie części objętych takimi przepisami krajowymi. Dopiero po zgromadzeniu wyżej opisanych dowodów i sporządzeniu deklaracji wnioskodawca może złożyć do właściwego krajowego organu ds. bezpieczeństwa formalny wniosek o udzielenie zezwolenia na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji.

Świadectwa WE i deklaracje WE są ważne na terenie całej Unii Europejskiej. Świadectwa i deklaracje dotyczące przepisów krajowych są ważne na terenie całej UE, z wyjątkiem przepisów odnoszących się do zgodności technicznej lub bezpiecznej integracji danego pojazdu z siecią, ponieważ zagadnienia te podlegają przepisom szczególnym związanym z dopuszczeniem pojazdu do eksploatacji (więcej informacji znajduje się w następnym punkcie tego dokumentu).

Do deklaracji weryfikacji WE wnioskodawca załącza dokumentację techniczną sporządzoną przez jednostkę notyfikowaną (o której mowa w pkt 4.2.1).

5. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji

5.1. Czym jest zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji?

5.1.1. Koncepcja

Procedura udzielania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji została wprowadzona po raz pierwszy w dyrektywie 96/48/WE jako uzupełnienie koncepcji wprowadzenia do obrotu, o której mowa w pkt 3.1.1. Produkt lub składnik interoperacyjności mogą zostać wprowadzone do obrotu bez uprzedniego zezwolenia wydanego przez właściwy organ, ale rzecz ma się inaczej z podsystemami, które mogą zostać dopuszczone do eksploatacji dopiero po uzyskaniu odpowiedniego zezwolenia wydanego przez właściwy organ (art. 15).

Każde państwo członkowskie zezwala na dopuszczenie do eksploatacji tych podsystemów strukturalnych tworzących system kolei, które znajdują się lub działają na jego terytorium (art. 15). Udzielanie zezwoleń na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji jest również przedmiotem rozdziału V dyrektywy.

Zezwolenie na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji jest wymagane w odniesieniu do wszystkich części systemu kolei: linii TEN-T i linii poza TEN-T, zarówno linii kolei dużych prędkości, jak i kolei konwencjonalnych, oraz podsystemów składających się na pojazdy poruszające się po takich liniach, niezależnie od tego, czy istnieją odpowiednie TSI.

W ramach weryfikacji zgodności z wymaganiami zasadniczymi państwa członkowskie sprawdzają techniczną zgodność tych podsystemów z systemem, do którego są włączane, oraz bezpieczną integrację tych podsystemów z systemem kolei (art. 15).

Zgodność techniczna i bezpieczna integracja odnoszą się do wszystkich podsystemów strukturalnych, zarówno do tych zintegrowanych z pojazdem, jak i do tych po obu stronach interfejsu pojazdu z daną siecią.

Proces uzyskiwania zezwolenia musi się odbyć przed dopuszczeniem do eksploatacji. Zgodnie z art. 15 bieżące przestrzeganie zgodności z wymaganiami zasadniczymi sprawdzane jest w ramach nadzoru nad systemem zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury na podstawie dyrektywy 2004/49/WE. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa, który zamierza cofnąć zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, stosuje procedury określone w dyrektywie 2004/49/WE (art. 21 ust. 9 dyrektywy 2008/57/WE).

Jeżeli krajowy organ ds. bezpieczeństwa podejrzewa, że dany pojazd lub podsystem dopuszczony do eksploatacji przestał spełniać wymagania zasadnicze (np. z powodu niewłaściwego utrzymania bądź błędu projektowego lub typowego, który został ujawniony dopiero po dopuszczeniu do eksploatacji), to organ ten powinien podjąć działania określone w dyrektywie 2004/49/WE w celu sprawdzenia, czy podjęto właściwe środki zarządzania ryzykiem.

⁽¹⁾ Zmieniony załącznik V do dyrektywy.

5.1.2. Zezwolenie na dopuszczenie podsystemów do eksploatacji

Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji stosuje się do podsystemów strukturalnych zdefiniowanych w załączniku II⁽¹⁾ do dyrektywy 2008/57/WE („Energia”, „Infrastruktura”, „Tabor”, „Sterowanie – urządzenia przytorowe”, „Sterowanie – urządzenia pokładowe”) i określonych bardziej szczegółowo w odpowiednich TSI (art. 15).

5.1.3. Zezwolenie na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji

Dyrektywa 2008/57/WE zawiera przepisy regulujące udzielanie zezwoleń na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji (rozdział V). Ponieważ pojazd składa się z co najmniej jednego podsystemu strukturalnego, stosuje się przepisy dyrektywy 2008/57/WE dotyczące dopuszczania podsystemów do eksploatacji (art. 15), nie naruszając innych przepisów dotyczących dopuszczania pojazdów do eksploatacji (rozdział V).

Zezwolenie na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji wydane w jednym państwie członkowskim jest ważne we wszystkich państwach członkowskich, ale każde z tych państw może zdecydować, że konieczne jest dodatkowe zezwolenie (art. 23). W przypadku pojazdów niezgodnych z TSI zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji jest ograniczone do sieci państwa członkowskiego, które wydało dane zezwolenie (art. 24 i 25). Istnieją jednak ograniczone możliwości weryfikacji zezwoleń dodatkowych.

Zezwolenie na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji oznacza uznanie przez państwo członkowskie, że pojazd w swoim zaprojektowanym stanie roboczym spełnia wymagania zasadnicze dyrektywy i innych przepisów UE w przypadku eksploatacji tego pojazdu w sieci takiego państwa członkowskiego.

Zezwolenie na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji może zawierać warunki użytkowania i inne ograniczenia (art. 21 ust. 6). Na przykład w przypadku elektrycznych pojazdów trakcyjnych w zezwoleniu powinno być określone napięcie linii, po jakich może poruszać się dany pojazd. Kwestie związane z daną trasą⁽²⁾ i dotyczące kompatybilności pomiędzy charakterystyką konstrukcyjną pojazdu a właściwościami danej trasy (np. ograniczenia wagowe, system elektryfikacji, systemy ochrony pociągu) powinny być jednak przedmiotem systemu zarządzania bezpieczeństwem danego przedsiębiorstwa kolejowego, z uwzględnieniem warunków użytkowania i ograniczeń określonych w zezwoleniu i dokumentacji technicznej oraz danych na temat infrastruktury umieszczonych przez zarządcę infrastruktury w rejestrze infrastruktury (zob. pkt 6 niniejszego dokumentu).

Aby uniknąć swoistości geograficznej i konieczności ponownego dopuszczania pojazdu do eksploatacji w przypadku zmiany właściwości danej trasy (np. nowa elektryfikacja lub zmiana napięcia), wszelkie warunki użytkowania załączone do zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji (inne niż te zawarte już w projektowym zakresie użytkowania pojazdu) należy określać za pomocą parametrów technicznych infrastruktury (np. użytkować tylko na obwodach torowych o częstotliwości xx Hz), a nie warunków geograficznych.

Uwaga: zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji różni się zasadniczo od „homologacji” stosowanej uprzednio przez koleje państwowe. Homologacja sprowadzała się do zatwierdzenia produktu przez koleje państwowe przy jego zakupie, natomiast zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji jest wymogiem prawnym niezbędnym do uzyskania zgody na eksploatację podsystemu lub pojazdu, opartym na określonym zestawie weryfikacji prowadzonych przez podmioty wyznaczone przez rząd i krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

5.2. Rozdział pomiędzy zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji a eksploatacją i utrzymaniem podsystemów i pojazdów

5.2.1. Zasady ogólne

W celu „wspierania stopniowego tworzenia rynku wewnętrznego urządzeń i usług na potrzeby budowy, odnowy, modernizacji i eksploatacji systemu kolei we Wspólnocie” (art. 1) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów powinno być oddzielone od regulowania ich eksploatacji.

Dzięki takiemu rozdziałowi pojazdy należące do danego typu pojazdu mogą być dopuszczane do eksploatacji przez różnych producentów lub kontrahentów, eksploatowane przez różne przedsiębiorstwa kolejowe i utrzymywane przez różne podmioty odpowiedzialne za utrzymanie zgodnie z różnymi planami utrzymania w zależności od warunków eksploatacji.

Na przykład, producent może złożyć wniosek o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji lokomotywy lub typu lokomotywy w sieci danego państwa członkowskiego w celu jej późniejszej sprzedaży na rzecz różnych przedsiębiorstw kolejowych, spółek leasingowych itp., do celów eksploatacji przez różne przedsiębiorstwa kolejowe, z których każde będzie miało w swoim systemie zarządzania bezpieczeństwem różne ustalenia dotyczące zarządzania takimi lokomotywami i ich utrzymania.

Przedsiębiorstwo kolejowe może również eksploatować dopuszczoną do eksploatacji lokomotywę, która była uprzednio eksploatowana przez inne przedsiębiorstwo kolejowe w ramach tej samej sieci, bez konieczności uzyskiwania nowego zezwolenia.

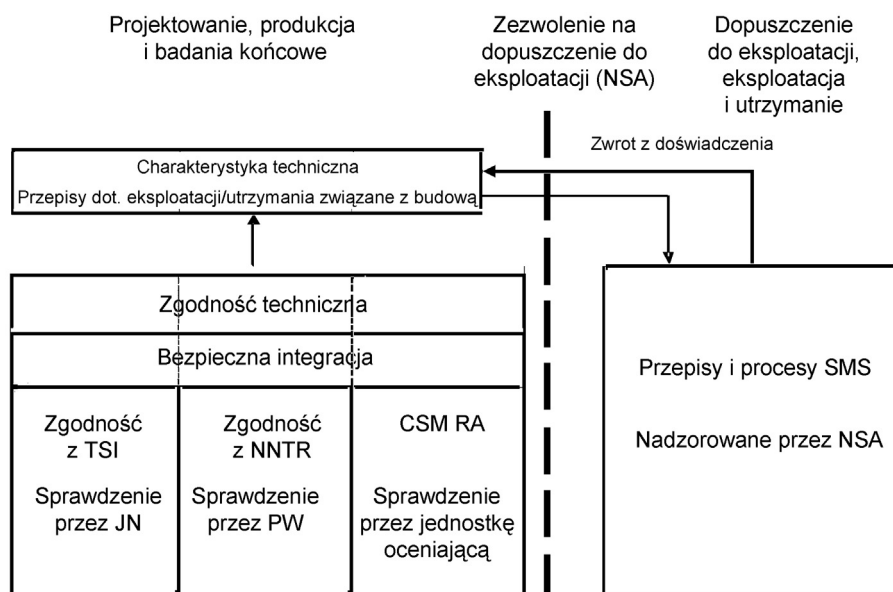
⁽¹⁾ Załącznik II do dyrektywy 2008/57/WE jest obecnie w trakcie wprowadzania zmian przez Komisję.

⁽²⁾ Trasa, którą ma obsługiwać pociąg.

W celu doprecyzowania tego rozdziału w dyrektywie 2008/57/WE ustanowiono zasady i proces uzyskiwania zezwolenia niezbędnego do osiągnięcia zaprojektowanego stanu roboczego pojazdu. Po dopuszczeniu podsystemu do eksploatacji należy dopilnować, aby był on eksploatowany i utrzymywany zgodnie z właściwymi dla niego wymaganiami zasadniczymi. Na mocy dyrektywy 2004/49/WE odpowiedzialność za spełnienie tych wymogów ponoszą zarządca infrastruktury lub przedsiębiorstwo kolejowe w odniesieniu do właściwych dla nich podsystemów, co nie wyłącza odpowiedzialności innych odpowiednich podmiotów (art. 4 ust. 4 dyrektywy 2004/49/WE). Krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą sprawdzać zgodność z ww. wymaganiami przy wydawaniu certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowym i zarządcom infrastruktury (art. 10, 11 i 16 dyrektywy 2004/49/WE).

Wyjątkiem od ww. rozdziału są przepisy dotyczące eksploatacji i utrzymania, co opisano w pkt 5.2.2.

Z ogólnego punktu widzenia dyrektywa 2008/57/WE reguluje charakterystykę techniczną podsystemów i pojazdów (głównie ich projekt, wytwarzanie i badania końcowe) oraz proces zezwalania na dopuszczenie ich do eksploatacji, natomiast dyrektywa 2004/49/WE reguluje działania podmiotów, które użytkują, eksploatują i utrzymują takie podsystemy i pojazdy, zgodnie z poniższym schematem:



Na powyższym schemacie:

- „NNTR” oznaczają „krajowe przepisy techniczne będące przedmiotem powiadomienia zgodnie z art. 17”, ale obejmują również przepisy dotyczące punktów otwartych, odstępstw i w razie konieczności przypadków szczególnych,
- „CSM RA” oznaczają „wspólne metody oceny bezpieczeństwa dotyczące oceny ryzyka” i dotyczą tych aspektów zgodności technicznej i bezpiecznej integracji, które są istotne dla wymagań zasadniczych, ale nie są objęte zakresem TSI ani NNTR,
- charakterystyka techniczna i przepisy dotyczące eksploatacji oraz utrzymania związane z budową mogą zostać wyjęte z procesu dopuszczania do eksploatacji i stanowią część dokumentacji technicznej,
- zwrot z doświadczenia jest procesem, w ramach którego w następstwie eksploatacji i utrzymania podsystemów lub pojazdów dokonuje się modyfikacji charakterystyki technicznej. Zarządzanie zmianami wchodzi w skład systemu zarządzania bezpieczeństwem zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych, co wyjaśniono w kolejnych dwóch punktach.

5.2.2. Wymagania dotyczące eksploatacji i utrzymania, które podlegają weryfikacji przed dopuszczeniem do eksploatacji

Zgodnie z art. 15 ust. 2 dyrektywy 2008/57/WE przed dopuszczeniem podsystemów do eksploatacji państwa członkowskie sprawdzają, czy podsystemy te są zgodne z przepisami dotyczącymi eksploatacji i utrzymania odnoszonymi się do ich zaprojektowanego stanu roboczego. Oznacza to, że przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji trzeba sprawdzić, czy podsystemy będą mogły być eksploatowane i utrzymywane zgodnie z przepisami dotyczącymi eksploatacji i utrzymania zawartymi w odpowiednich TSI.

TSI dotyczące ruchu kolejowego są również sporządzane i przyjmowane na podstawie dyrektywy 2008/57/WE, ale ponieważ obejmują one podsystem inny niż strukturalny, nie ma potrzeby uzyskiwania zezwolenia na taki podsystem. Wszystkie specyfikacje dotyczące wymagań eksploatacyjnych, które powinny być określone dla zaprojektowanego stanu roboczego (np. charakterystyka hamowania, sygnały dźwiękowe w pojazdach trakcyjnych), są zawarte w TSI strukturalnych.

Techniczna specyfikacja interoperacyjności dotycząca podsystemu „Ruch kolejowy” (TSI OPE) określa „procedury i związane z nimi urządzenia umożliwiające spójne funkcjonowanie różnych podsystemów strukturalnych” (załącznik II). Nie odnosi się do wymagań w zakresie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji zaprojektowanego stanu roboczego, które to zezwolenie uzyskuje wnioskodawca (np. producent), tylko do zharmonizowanych procedur niezbędnych do zapewnienia spójnego funkcjonowania różnych części systemu kolei, co jest realizowane przez zarządcę infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe w ramach ich właściwych systemów zarządzania bezpieczeństwem.

Jednym z głównych celów TSI OPE jest zharmonizowanie podziału odpowiedzialności w zakresie eksploatacji między zarządcami infrastruktury i przedsiębiorstwami kolejowymi, który w przeciwnym razie musiałby zostać uregulowany za pomocą licznych wielostronnych umów o współpracy.

Wszystkie wymagania dotyczące utrzymania, które są niezbędne do wdrożenia wymagań zasadniczych w celu osiągnięcia interoperacyjności, znajdują się w TSI strukturalnych i są oparte na charakterystyce technicznej danego podsystemu. Na tej podstawie wnioskodawca dostarcza wstępną dokumentację w zakresie utrzymania i eksploatacji, która musi się znaleźć w dokumentacji technicznej danego podsystemu. Dokumentacja techniczna stanowi niezbędny punkt wyjścia do celów bieżącego zarządzania utrzymaniem i zawiera wstępne instrukcje dotyczące eksploatacji i utrzymania. Po dopuszczeniu do eksploatacji przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury we współpracy z podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie są odpowiedzialni za stałą kontrolę czynności związanych z utrzymaniem oraz za aktualizację dokumentacji w taki sposób, aby odzwierciedlała cykl eksploatacyjny i zdobyte doświadczenia (art. 4 i 9 dyrektywy 2004/49/WE). Należy również zauważyć, że zarządzanie zmianami stanowi część systemów zarządzania bezpieczeństwem posiadanych przez zarządcę infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe.

5.2.3. Systemy zarządzania bezpieczeństwem

Na podstawie dyrektywy 2004/49/WE zarządcy infrastruktury oraz przedsiębiorstwa kolejowe w ramach wykonywania swoich obowiązków wdrażają systemy zarządzania bezpieczeństwem, które spełniają wymagania UE i krajowe oraz zawierają wspólne elementy. Procesy zapewniające bezpieczną eksploatację (w tym użytkowanie i utrzymanie) pojazdów i podsystemów są objęte systemami zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstw kolejowych (dla pojazdów) i zarządców infrastruktury (dla sieci).

Jednym z celów odpowiednio certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa jest wykazanie, że przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca infrastruktury ustanowiły swoje systemy zarządzania bezpieczeństwem i w czasie eksploatacji odpowiednich podsystemów są w stanie spełnić wymagania zasadnicze określone w TSI. Certyfikaty bezpieczeństwa i autoryzacje bezpieczeństwa podlegają regularnym weryfikacjom, w przeciwieństwie do zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pozostaje jednak ważne bezterminowo, z wyjątkiem przypadków wystąpienia zasadniczych zmian mających wpływ na zaprojektowany stan roboczy (charakterystykę techniczną), na przykład w wyniku odnowienia lub modernizacji, w zależności od zakresu prac. Z tego względu zmiany w funkcjonowaniu przedsiębiorstwa kolejowego są regulowane przepisami dyrektywy 2004/49/WE, a zmiany dotyczące zaprojektowanego stanu roboczego pojazdu lub podsystemu są regulowane w ramach procesu udzielania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE.

5.3. Zgodność techniczna, bezpieczna integracja i zgodność między pojazdami

5.3.1. Zgodność techniczna

Zgodność techniczna jest jednym z „wymagań zasadniczych”, jakie muszą być spełnione przez „system kolei, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym interfejsy” (art. 4).

Zgodność techniczna została zdefiniowana w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE: „Parametry techniczne infrastruktury oraz instalacji stałych muszą być zgodne wzajemnie oraz z pociągami kursującymi po tym systemie kolei”. Zgodność została również określona dla różnych podsystemów strukturalnych (pkt 2.2.3, 2.3.2 i 2.4.3 załącznika III).

Ponadto w pkt 3 załącznika I stwierdzono, że zgodność techniczna należy do podstawowych czynników warunkujących jakość usług, poziom osiągnięć, bezpieczeństwo i koszty systemu kolei.

Przedsiębiorstwo kolejowe eksploatujące dany pociąg musi wiedzieć, czy dana trasa umożliwia jego eksploatację, tzn. czy jest zgodna technicznie.

W związku z tym TSI zawierają specyfikacje niezbędne do tego, aby dany podsystem i jego interfejsy były interoperacyjne i spełniały wymagania zasadnicze (w tym wymóg zgodności technicznej). Tym samym, jeżeli istnieją i są stosowane odpowiednie TSI, weryfikację zgodności technicznej należy prowadzić w odniesieniu do takich TSI (art. 17 ust. 2).

Jeżeli brak jest odpowiednich TSI obejmujących zasadniczy wymóg zgodności technicznej (np. interfejs ze starszego typu systemami sygnalizacji lub systemami ochrony pociągu, niezgodnymi z TSI podsystemami „Infrastruktura”, „Energia” i „Sterowanie”), to stosuje się przepisy krajowe.

Oznacza to, że dopóki TSI nie będą obejmować wszystkich interfejsów ze wszystkimi częściami sieci, państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy określające wymagania dodatkowe w stosunku do tych już zawartych w TSI, które to wymogi są niezbędne do zapewnienia technicznej zgodności między pojazdami a niezgodnymi z TSI częściami sieci, za które państwa członkowskie są odpowiedzialne. Będą to na przykład wymagania w zakresie współpracy pokładowych systemów ochrony pociągu z urządzeniami starszego typu, dzięki którym możliwe będzie takie zaprojektowanie, zainstalowanie i zweryfikowanie pokładowych systemów sterowania, by były one zdolne do rozpoznawania sygnałów przekazywanych przez przytorowe transpondery systemu starszego typu i reagowania na nie.

W okresie przejściowym możliwa jest sytuacja, w której przy braku odpowiedniej TSI niektóre państwa członkowskie nie wypełniły jeszcze obowiązku ustanowienia kompletnych i przejrzystych przepisów krajowych (art. 17) dotyczących interfejsu pojazd-sieć, które byłyby równie szczegółowe, jak TSI. Może się tak zdarzyć w przypadku gdy specyfikacje danych interfejsów, tak niezbędne do zachowania istniejącego poziomu interoperacyjności krajowej, były dotychczas przedmiotem uregulowań wewnętrznych kolei państwowych. W takim przypadku nie zaleca się stosowania metod oceny ryzyka do celów wykazania zgodności technicznej opartych na drugiej i trzeciej zasadzie CSM RA, ponieważ może to prowadzić do niezgodności specyfikacji interfejsów pomiędzy projektami i do utraty interoperacyjności.

Wniosek: Zgodność techniczna na interfejsie pomiędzy siecią a pojazdami ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa. Mimo że bezpieczeństwo takiego interfejsu można udowodnić za pomocą drugiej i trzeciej zasady wspólnych metod oceny bezpieczeństwa dotyczących oceny ryzyka (CSM RA), to ze względu na interoperacyjność zgodność techniczną wykazuje się za pomocą podejścia opartego na regulach (1. zasada CSM RA) z zastosowaniem zharmonizowanych przepisów UE, takich jak TSI lub EN, lub – w przypadku braku takich uregulowań – z zastosowaniem przepisów krajowych, które były przedmiotem powiadomienia.

5.3.2. Bezpieczna integracja

Przy zezwoleniu na dopuszczenie podsystemów strukturalnych do eksploatacji państwa członkowskie sprawdzają, czy podsystemy te zostały zaprojektowane, skonstruowane i zamontowane w taki sposób, że spełniają wymagania zasadnicze, oraz w szczególności sprawdzają bezpieczną integrację tych podsystemów z systemem, do którego są one włączane (art. 15 ust. 1). Ma to na celu zapewnienie bezpiecznego funkcjonowania systemu kolei i zarządzanie związanym z tym ryzykiem.

W tym celu należy zasadniczo wykazać, co następuje:

- w przypadku dopuszczania pojedynczego podsystemu do eksploatacji: bezpieczną integrację tego podsystemu ze wszystkimi innymi podsystemami, z którymi jest integrowany,
- w przypadku dopuszczania pojazdu do eksploatacji: bezpieczną integrację pomiędzy odpowiednimi podsystemami tego pojazdu (tylko w przypadku pierwszego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji) oraz bezpieczną integrację tego pojazdu z daną siecią.

Bezpiecznej integracji nie trzeba jednak sprawdzać we wszystkich przypadkach; na przykład, dla określonych przypadków dotyczących pojazdów, rozdział V dyrektywy 2008/57/WE uchyla obowiązek sprawdzania bezpiecznej integracji dla pojazdów już dopuszczonych do eksploatacji w jednym państwie członkowskim i eksploatowanych w innym państwie członkowskim.

Bezpieczna integracja stanowi jedno z wymagań zasadniczych (art. 15 ust. 1). Dlatego z zasady jest przedmiotem TSI lub przepisów krajowych (art. 17).

Wykazując bezpieczną integrację z użyciem CSM RA, wnioskodawca powinien:

- odnieść się albo do wymagań TSI, albo do przepisów krajowych, stosując pierwszą zasadę akceptacji ryzyka: „stosowanie kodeksów postępowania”, lub
- jeżeli dane zagadnienie nie jest przedmiotem ani TSI, ani przepisów krajowych: sporządzić oszacowanie jawnego ryzyka lub analizę podobieństwa w celu zidentyfikowania brakujących wymagań (druga i trzecia zasada akceptacji ryzyka w CSM RA) oraz opublikować te materiały, aby zapewnić przejrzystość danych akceptowanych przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

Jak określono w CSM RA, stosowanie CSM RA do celów bezpiecznej integracji nie może prowadzić do wymagań, które byłyby sprzeczne z określonymi w TSI. To samo odnosi się do przepisów krajowych. Oznacza to, że jeżeli istnieją już wymagania TSI lub przepisy krajowe, to pozostają one w mocy. W przeciwnym razie nigdy nie udałoby się osiągnąć interoperacyjności.

Wnioski

- Jeżeli interfejs pojazdu z siecią jest już objęty wymogami TSI lub przepisami krajowymi, to wnioskodawca uznaje to za kodeks postępowania, a zagrożenia, dla których określono odpowiednie wymagania w TSI lub przepisach krajowych, uznaje się za utrzymywane pod kontrolą poprzez spełnienie wymagań takich TSI lub przepisów krajowych. Oznacza to, że jeżeli wymagania TSI lub przepisów krajowych obejmują zasadniczy wymóg bezpieczeństwa (tj. wszystkie właściwe zagrożenia), to wdrożenie danej TSI lub danych przepisów krajowych jest tożsame z wykazaniem bezpiecznej integracji.

- Jeżeli istnieją zagrożenia nieobjęte wymaganiami TSI ani przepisów krajowych, to oznacza to, że TSI lub przepisy krajowe nie spełniają w pełni wymagań zasadniczych i braki te należy uzupełnić zgodnie z art. 7. Takie „brakujące wymagania” należy uwzględnić w kolejnych wersjach TSI, tak aby stopniowo doprowadzić do zawarcia w TSI wszystkich interoperacyjnych interfejsów. Tymczasem wnioskodawca zarządza ryzykiem poprzez porównanie z systemem odniesienia lub oszacowanie jawnego ryzyka zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka.
- Ze względu na interoperacyjność, zgodność techniczną i bezpieczną integrację pojazdu z siecią należy wykazać za pomocą podejścia opartego na regulach. W tym celu TSI powinna obejmować oba te zagadnienia w wyczerpujący sposób.

Należy zauważyć, że wszystkie wymagania dotyczące dopuszczenia do eksploatacji znajdują się w dyrektywie 2008/57/WE oraz wymagana jest zgodność z obiema dyrektywami: 2008/57/WE i 2004/49/WE. Oznacza to, że:

- Jeżeli w celu utrzymania istniejącego poziomu bezpieczeństwa zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE konieczne są wymagania przekraczające zakres wymagań przewidzianych w TSI, to, aby nie ograniczać ruchu pociągów zgodnych z TSI:
 - wymagania te powinny mieć postać wymagań dotyczących infrastruktury lub eksploatacji (które zostaną uwzględnione w TSI jako odpowiednio uzasadniony przypadek szczególny), lub
 - jeżeli nie można uniknąć środka związanego z pojazdem, to należy go uwzględnić w TSI jako odpowiednio uzasadniony przypadek szczególny.
- Państwa członkowskie nie powinny powoływać się na dyrektywę 2004/49/WE w celu nakładania dodatkowych wymagań niezbędnych do uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

5.3.3. Zgodność między pojazdami

Przy zestawianiu pociągów przedsiębiorstwa kolejowe muszą korzystać z pojazdów, które są nie tylko technicznie zgodne z siecią, ale także mogą być sprzęgane ze sobą. Ponieważ wybór systemu sprzęgającego może pozostawać w gestii danego przedsiębiorstwa kolejowego, gdy chodzi o zarządzanie jego własnym taborem, lub być przedmiotem umowy kilku przedsiębiorstw kolejowych, gdy chodzi o zarządzanie taborom wspólnym, nic nie wskazuje na to, aby z uwagi na interoperacyjność lub optymalny poziom harmonizacji konieczne było, aby wszystkie pojazdy kolejowe posiadały taki sam sprzęg.

Ponieważ jednak sprzężone ze sobą pojazdy muszą pozostawać bezpieczne, TSI powinny zawierać przynajmniej wymagania funkcjonalne dla sprzęgu, które muszą podlegać weryfikacji w kontekście procedury weryfikacji WE.

Szczególny przypadek dotyczy wagonów towarowych użytkowanych do przewozu ładunków jednowagonowych w ramach sieci o normalnej szerokości toru. Biorąc pod uwagę wielkość tego taboru, można byłoby rozważać uwzględnienie standardowej specyfikacji sprzęgu w TSI; ponieważ jednak nie jest to konieczne z uwagi na interoperacyjność, specyfikacja sprzęgu nie powinna być obowiązkowa dla wszystkich wagonów towarowych, a stosowana tylko do tych, które korzystają ze standardowego sprzęgu. Europejska Agencja Kolejowa rozważa obecnie właściwe miejsce do umieszczenia takich specyfikacji: jeżeli przedsiębiorstwa kolejowe korzystają ze wspólnych pojazdów na mocy umowy handlowej (np. GCU), to czy takie specyfikacje najlepiej określić w samej umowie, w nieobowiązkowych normach, w normach zharmonizowanych, czy w TSI?

Wniosek: jeżeli TSI zawierają specyfikację zgodności między pojazdami, to specyfikacja ta jest sprawdzana w ramach procedury weryfikacji WE. Nic nie wskazuje jednak na to, aby z uwagi na interoperacyjność konieczne było, aby wszystkie pojazdy kolejowe posiadały taki sam sprzęg.

5.4. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w przypadku pojazdów zgodnych z TSI i pojazdów niezgodnych z TSI

5.4.1. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w przypadku pojazdów zgodnych z TSI

Przepisy dotyczące pierwszego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów zgodnych z TSI znajdują się w art. 22 dyrektywy 2008/57/WE.

Jeżeli wszystkie podsystemy składające się na pojazd zostały dopuszczone do użytkowania zgodnie z przepisami rozdziału IV dyrektywy 2008/57/WE, państwa członkowskie od razu udzielają zezwolenia na pojazd bez konieczności dalszych kontroli, ponieważ zostały one już wykonane w ramach procedury dopuszczania podsystemów do eksploatacji, włącznie ze zgodnością techniczną i bezpieczną integracją (art. 15 i art. 22 ust. 2 lit. a)). Jeżeli podsystemy składające się na pojazd nie uzyskały zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z przepisami rozdziału IV dyrektywy 2008/57/WE, stosuje się następujące przepisy.

W przypadku pojazdów, których podsystemy posiadają wszystkie niezbędne deklaracje weryfikacji WE, istnieją dwa rodzaje zgodności technicznej: zgodność między poszczególnymi podsystemami w obrębie pojazdu oraz zgodność między pojazdem a siecią (art. 22 ust. 2 lit. b)).

Przewidziano również oddzielną kontrolę bezpiecznej integracji między podsystemami składającymi się na pojazd oraz integracji pojazdu z siecią.

Podmiot wyznaczony sprawdza zgodność z przepisami krajowymi w zakresie punktów otwartych i przypadków szczególnych.

Dodatkowe zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji są przedmiotem art. 23 dyrektywy 2008/57/WE.

Dyrektywa 2008/57/WE przewiduje wzajemne uznawanie różnych sposobów na spełnienie wymagań zasadniczych, aby uniknąć nowych kontroli w ramach udzielania zezwoleń dodatkowych.

W przypadku zezwoleń dodatkowych krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą egzekwować dodatkowe wymagania lub analizy ryzyka (na podstawie CSM RA) dotyczące jedynie:

- technicznej zgodności pojazdu i odpowiedniej sieci z uwzględnieniem krajowych przepisów mających zastosowanie do punktów otwartych koniecznych dla zapewnienia takiej zgodności, oraz
- przepisów krajowych stosowanych w odniesieniu do szczególnych przypadków należycie określonych w TSI.

Wniosek: państwa członkowskie nie powinny kwestionować przepisów krajowych dotyczących punktów otwartych niezwiązanych ze zgodnością techniczną między pojazdem a siecią.

Nie oznacza to jednak, że przepisy krajowe niezwiązane ze zgodnością techniczną między pojazdem a siecią powinny być automatycznie uznawane za równoważne i tym samym zaliczane do grupy A w dokumencie referencyjnym. Oznacza to, że w kontekście pojazdów zgodnych z TSI dokument referencyjny stosowany jest wyłącznie do punktów otwartych dotyczących zgodności technicznej między pojazdem a siecią lub do przypadków szczególnych. Tylko w tych dwóch przypadkach (tj. zgodności technicznej między pojazdem a siecią oraz w przypadkach szczególnych) po przyjęciu dokumentu referencyjnego, o którym mowa w art. 27 dyrektywy („odnośny dokument”), krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie może kwestionować wzajemnie uznawanych wymagań, które jako takie zaliczane są do grupy A zgodnie z załącznikiem VII do dyrektywy 2008/57/WE.

Przykład: brak dodatkowych kontroli do celów dodatkowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w przypadku pojazdów zgodnych z TSI CCS (Techniczna specyfikacja interoperacyjności dotycząca podsystemu „Sterowanie”) użytkowanych na liniach zgodnych z TSI CCS, pod warunkiem że zarówno pojazd, jak i linia zostały uznane za w pełni zgodne ze specyfikacjami, o których mowa w decyzji Komisji 2010/79/WE ⁽¹⁾.

oraz

Jeżeli pojazd zgodny z TSI CCS ma uzyskać dodatkowe zezwolenie na sieć niezgodną z TSI CCS, to kontrole związane z CCS mogą obejmować jedynie zgodność techniczną między systemami sterowania na pokładzie pojazdu a systemami sterowania po stronie sieci.

5.4.2. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w przypadku pojazdów niezgodnych z TSI

Pojazdy niezgodne z TSI to takie pojazdy, które nie są zgodne ze wszystkimi obowiązującymi TSI, w tym objęte odstępstwami, lub pojazdy, dla których znaczna część wymagań zasadniczych nie została ujęta w jednej lub kilku TSI. W tym drugim przypadku, chociaż pojazd może być zgodny ze wszystkimi stosownymi TSI, dla uproszczenia stosuje się termin „pojazd niezgodny z TSI”.

Do celów pierwszego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji stosuje się przepisy art. 24 dyrektywy 2008/57/WE. Proces jest bardzo podobny do udzielania zezwolenia na pojazdy zgodne z TSI. Najważniejsza różnica polega na tym, że zakres kontroli do wykonania w odniesieniu do przepisów krajowych jest określony poprzez listę parametrów w dokumencie referencyjnym, natomiast dla pojazdów zgodnych z TSI zakres takich kontroli jest określony poprzez przepisy niezbędne do zapewnienia zgodności technicznej z siecią, wykaz punktów otwartych i przypadki szczególne w każdej TSI.

Do elementów będących przedmiotem TSI stosuje się jednak procedurę weryfikacji WE; dotyczy to również zgodności technicznej i bezpiecznej integracji, jak opisano w poprzednich punktach.

Do celów dodatkowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji stosuje się przepisy art. 25 dyrektywy 2008/57/WE.

W tym przypadku zakres kontroli jest szerszy i nie tak ograniczony, jak w przypadku pojazdów zgodnych z TSI. Państwa członkowskie mogą powoływać się na dowolne przepisy niezbędne do spełnienia wymagań zasadniczych, pod warunkiem że przepisy te odnoszą się do parametrów zawartych w dokumencie referencyjnym. Jednakże:

- państwa członkowskie nie mogą kwestionować części nienależących do sieci, które były objęte pierwszym zezwoleniem, chyba że są w stanie wykazać wnioskodawcy istnienie znacznego zagrożenia dla bezpieczeństwa. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa nie dysponują taką opcją w przypadku pojazdów zgodnych z TSI ani w przypadku pojazdów niezgodnych z TSI, dla których przepisy regulujące dany parametr należą do grupy A.

Ponieważ fakt podważania pozostaje bez uszczerbku dla swobodnego przepływu podsystemów (art. 16), pierwsza weryfikacja wymagań zasadniczych dla podsystemów przez państwo członkowskie ma pierwszeństwo, a kolejny krajowy organ ds. bezpieczeństwa może zażądać kontroli tylko w przypadku, gdy pierwsze kontrole nie były objęte deklaracją weryfikacji WE,

⁽¹⁾ Dz.U. L 37 z 10.2.2010, s. 74.

- państwa członkowskie mogą zażądać oceny ryzyka lub badań pod kątem zgodności z przepisami krajowymi w odniesieniu do wszelkich zapisów eksploatacji i dokumentów wykazujących zgodność z siecią. Potem dokument referencyjny obowiązuje jednak tylko dla przepisów z grup B i C.

Wiele państw członkowskich rozróżnia pomiędzy wymaganiami stosowanymi do istniejących pojazdów dopuszczonych do eksploatacji a wymaganiami stosowanymi do pojazdów nowych i modernizowanych lub odnowionych. Jeżeli w drugim państwie członkowskim składany jest wniosek o dodatkowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji dla istniejącego pojazdu niezgodnego z TSI, to art. 25 zezwala takiemu państwu członkowskiemu tylko na sprawdzenie zgodności ze swoją siecią. Drugie państwo członkowskie uznaje pierwsze zezwolenie, nawet jeżeli zostało wydane zgodnie ze starym systemem prawnym, chyba że istnieje znaczne zagrożenie dla bezpieczeństwa. Jest to zgodne z zasadą unikania dyskryminacji w stosunku do pojazdów, które uzyskały pierwsze zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim.

Z tego względu, aby zapewnić przejrzystość, państwa członkowskie powinny jasno określić w swoich przepisach krajowych, które z nich odnoszą się do wszystkich podsystemów w eksploatacji, a które obowiązują jedynie w odniesieniu do nowych i modernizowanych lub odnowionych podsystemów, które mają uzyskać zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.

5.5. Zezwolenie na dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji

Dyrektywa 2008/57/WE przewiduje dwie procedury dopuszczania typu pojazdu do eksploatacji:

- typ pojazdu może uzyskać pierwsze zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji (art. 26 ust. 1) na podstawie badania typu, co nie wiąże się z dopuszczeniem do eksploatacji żadnego pojazdu należącego do tego typu (badanie typu nie ogranicza się tylko do badania dokumentacji rysunkowej, ale obejmuje również niezbędne badania prototypu). Jeżeli typ został dopuszczony do eksploatacji, to kolejne zezwolenia na dopuszczenie konkretnych pojazdów do eksploatacji powinny opierać się na deklaracji zgodności z danym typem, bez konieczności dodatkowych kontroli (art. 26 ust. 3),

lub

- pierwsze zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji jest wydawane dla konkretnego pojazdu, co wymaga również jednoczesnego dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji (art. 26 ust. 2).

Ponadto jeżeli dany pojazd uzyska dodatkowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim, to odpowiedni typ pojazdu musi również uzyskać zezwolenie w tym państwie członkowskim, a wszystkie kolejne zezwolenia na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji w tym drugim państwie członkowskim wydawane są bez dodatkowych kontroli na podstawie deklaracji zgodności z danym typem.

5.6. Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów użytkowanych w sieci transeuropejskiej (TEN) i poza TEN

Zakres geograficzny dotychczas przyjętych TSI obejmuje część kolejową sieci TEN-T (załącznik I). Dnia 29 kwietnia 2010 r. Komisja zezwoliła Agencji na rozszerzenie zakresu TSI.

Zgodnie z art. 8 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE dopóki rozszerzenie zakresu stosowania TSI na całość sieci kolejowej nie będzie skuteczne:

a) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji:

- pojazdów oraz pokładowych podsystemów sterowania, które mają być przynajmniej częściowo wykorzystywane w tej części sieci, która nie została jeszcze objęta zasięgiem TSI, w odniesieniu do tej części sieci,
- podsystemów infrastruktury, energii i sterowania (urządzenia przytorowe) w tych częściach sieci, które nie zostały jeszcze objęte zakresem TSI,

będzie wydawane zgodnie z przepisami krajowymi, o których mowa w art. 17 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE⁽¹⁾;

b) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów, które mają być okazjonalnie wykorzystywane w tej części sieci, która nie jest jeszcze objęta zakresem TSI, będzie wydawane w odniesieniu do tej części sieci zgodnie z przepisami art. 21–27 i przepisami krajowymi, o których mowa w art. 17 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE.

Oznacza to, że aby uzyskać zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji na całą sieć danego państwa członkowskiego, w pierwszym przypadku pojazd musi być skontrolowany pod kątem zgodności z obydwoma zestawami przepisów (dla sieci TEN-T i linii spoza TEN-T), chyba że dane państwo członkowskie zdecydowało inaczej w swoim ustawodawstwie krajowym będącym transpozycją dyrektywy 2008/57/WE, a w drugim przypadku tylko z jednym zestawem przepisów, jeżeli pojazd jest okazjonalnie wykorzystywany poza TEN.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/110/WE (Dz.U. L 345 z 23.12.2008, s. 62) zmieniła dyrektywę 2004/49/WE, zmieniając treść załącznika III w taki sposób, że odniesienie do art. 8 nie jest już konieczne.

5.7. Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów z państw trzecich

Ogólna zasada jest taka, że przed użyciem w sieci pojazd sprowadzony po raz pierwszy z państwa trzeciego musi otrzymać zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, które wydaje krajowy organ ds. bezpieczeństwa właściwy dla danej sieci (art. 21 ust. 1).

W przypadku pojazdów przemieszczających się między państwem członkowskim a państwem trzecim po sieci, której szerokość toru różni się od szerokości głównej sieci kolejowej Wspólnoty, mogących uzyskać odstępstwo lub podlegających specjalnym przypadkom, mogą mieć zastosowanie umowy międzynarodowe (art. 21 ust. 11). Tak jest zwłaszcza w przypadku pojazdów przemieszczających się między państwami bałtyckimi a państwami trzecimi stosującymi rosyjską szerokość toru.

Na zasadzie wyjątku od zasad ogólnych zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji wydane przed dniem 19 lipca 2008 r., w tym zezwolenia wydane na mocy umów międzynarodowych, w szczególności RIC (Przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów osobowych i bagażowych w ruchu międzynarodowym) i RIV (Przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej), zachowują ważność zgodnie z warunkami, na jakich zostały wydane (art. 21 ust. 12).

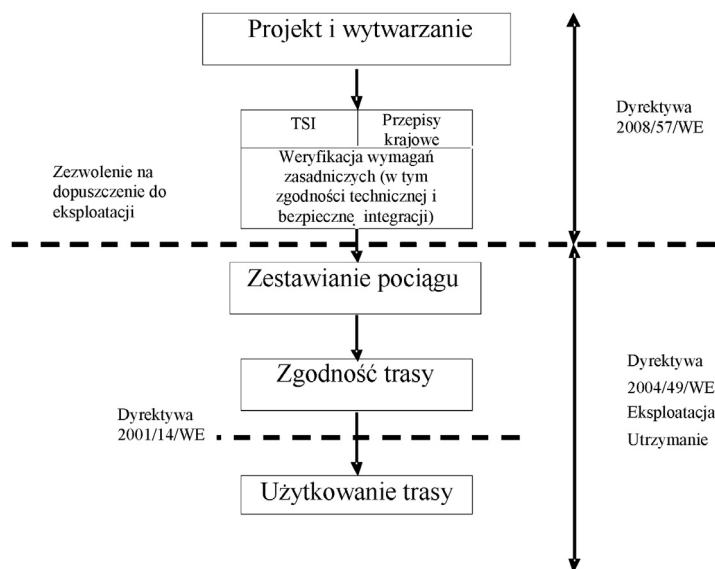
Jeżeli chodzi o umowy międzynarodowe, to przypomina się również, że jeżeli UE przystąpiła do takich umów, to ich postanowienia są wiążące dla UE i jej państw członkowskich. Na przykład z chwilą gdy UE stanie się pełnym członkiem COTIF 99 i będzie stosować zmieniony dodatek ATMF, pojazdy dopuszczone do eksploatacji w państwie trzecim stosującym COTIF będą mogły wjechać do sieci UE, jeżeli zostały dopuszczone do eksploatacji przez właściwy organ na podstawie wymagań tożsamyh lub równoważnych w stosunku do obowiązujących w UE i z zastosowaniem podobnej procedury oceny zgodności. W zmienionym dodatku ATMF określono warunki prowadzące do wzajemnego uznawania zezwoleń wydanych w UE i poza jej granicami i tym samym możliwość wjazdu na teren UE bez dodatkowych zezwoleń, co powinno mieć miejsce dla wagonów towarowych, podobnie jak w dawnym systemie RIV.

6. Procedura po udzieleniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji

6.1. Zestawianie pociągu

Jeżeli pojazdy zostały dopuszczone do eksploatacji, przedsiębiorstwo kolejowe może je wykorzystać do zestawienia pociągu.

Zgodnie z TSI OPE (pkt 4.2.2.5 Skład pociągu) przedsiębiorstwo kolejowe ustanawia zasady i procedury zestawiania pociągu oraz ograniczenia dotyczące tego procesu (np. skrajnia ładunkowa otwartych wagonów towarowych, umieszczanie towarów niebezpiecznych w określonym położeniu, zapewnienie odpowiedniej siły pociągowej i mocy hamowania). Procesy zapewniające zgodność z tymi przepisami są przedmiotem systemu zarządzania bezpieczeństwem danego przedsiębiorstwa kolejowego.



6.2. Sprawdzanie zgodności trasy

System zarządzania bezpieczeństwem danego przedsiębiorstwa kolejowego zawiera procedury niezbędne do zapewnienia zgodności pociągu z trasą (np. maksymalna długość, rodzaj elektryfikacji, najmniejszy promień łuku toru). System zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego powinien uwzględniać przepisy/ warunki związane z ruchem pociągów zawarte w TSI OPE ⁽¹⁾ i przepisach krajowych.

⁽¹⁾ Decyzja Komisji 2006/920/WE z dnia 11 sierpnia 2006 r. w sprawie specyfikacji technicznej dla interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 359 z 18.12.2006, s. 1) oraz decyzja Komisji 2008/231/WE z dnia 1 lutego 2008 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, o której mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 96/48/WE, i uchylająca decyzję Komisji 2002/734/WE z dnia 30 maja 2002 r. (Dz.U. L 84 z 26.3.2008, s. 1).

Zanim przedsiębiorstwo kolejowe uzyska od zarządcy infrastruktury dostęp do sieci dla danego pociągu, powinno najpierw sprawdzić charakter dostępu oferowanego przez zarządcę infrastruktury. Przedsiębiorstwo kolejowe powinno się upewnić, czy trasa, do której dostęp chce wykupić, może obsłużyć pojazdy i pociągi, które mają po niej jeździć.

Przedsiębiorstwo powinno znaleźć w rejestrze infrastruktury dane na temat rodzaju infrastruktury niezbędne do ustalenia, czy pociąg, który ma być eksploatowany, jest zgodny z daną trasą. Dla każdego parametru zarządca infrastruktury powinien określić w rejestrze zakres wartości granicznych parametrów interfejsu, które są spełniane przez dany odcinek linii. Rejestr powinien również uwzględniać przypadek zgodności, kiedy TSI pozostawia kilka opcji lub daje zarządcy infrastruktury swobodę stosowania przepisów krajowych.

Bezpieczna eksploatacja pociągów przez przedsiębiorstwa kolejowe zależy od rzetelności powyższych danych.

Już obecnie istnieje obowiązek publikowania informacji o rodzaju infrastruktury przez zarządców infrastruktury (dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ w zakresie dostępu do sieci; dyrektywy 2004/49/WE, 2008/57/WE oraz TSI OPE w zakresie ruchu kolejowego). Do chwili wejścia w życie wyczerpującego i działającego rejestru infrastruktury zarządcy infrastruktury powinni publikować te dane w inny sposób. Nie upoważnia to zarządców infrastruktury do wprowadzania swego rodzaju drugiego dopuszczenia do eksploatacji dla pojazdów lub pociągów przedsiębiorstwa kolejowego. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe ustaliło, za pomocą rejestru infrastruktury i dokumentacji technicznej pojazdu, z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji, że dana trasa jest zgodna z pojazdami, które przedsiębiorstwo kolejowe zamierza wykorzystać w składzie pociągu, to takie przedsiębiorstwo powinno następnie sprawdzić w przepisach TSI OPE (zwłaszcza w pkt 4.2.2.5 „Skład pociągu”, 4.2.2.6 „Hamowanie pociągu” oraz 4.2.2.7 „Sprawdzanie, czy pociąg jest w należyтым stanie technicznym”), czy istnieją jakieś ograniczenia związane z pociągami, które mogą uniemożliwić ich eksploatację na danej trasie (np. ograniczenia prędkości, ograniczenia długości, ograniczenia zasilania).

Po ustaleniu zgodności pociągu z trasą przedsiębiorstwo kolejowe może zacząć eksploatację danego pociągu.

Należy zauważyć, że na podstawie dyrektywy 2004/49/WE zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe ponoszą odpowiedzialność za swoje części systemu. Przedsiębiorstwo kolejowe jest wyłącznie odpowiedzialne za bezpieczną eksploatację swoich pociągów. Rola zarządcy infrastruktury ogranicza się do zarządzania infrastrukturą, stąd zarządca infrastruktury nie ponosi odpowiedzialności za eksploatację pociągów, poza wydaniem zezwolenia na ruch.

6.3. Uzyskiwanie dostępu do trasy (alokacja zdolności przepustowej)

Artykuł 5 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE stanowi: „Przedsiębiorstwa kolejowe będą, na niedyskryminujących zasadach, uprawnione do minimalnego pakietu dostępu i dostępu do torów w celu obsługi urządzeń, opisanych w załączniku II. Podaż usług, określonych w załączniku II pkt 2, będzie zapewniona w niedyskryminujący sposób, a zamówienia składane przez przedsiębiorstwa kolejowe mogą być odrzucone tylko wówczas, gdy istnieją inne realne warianty zgodne z warunkami rynku”.

Oznacza to, że przedsiębiorstwa kolejowe mają prawo dostępu i nie muszą pytać zarządcy infrastruktury o zgodę czy pozwolenie na uzyskanie dostępu. Zarządcy infrastruktury nie mogą z kolei stosować procedur „dopuszczania pojazdu lub pociągu do eksploatacji” czy „akceptacji” (np. w postaci jakiegś „akceptacji trasy”) w ramach udzielania dostępu. Wszystkie kwestie dotyczące bezpieczeństwa i zgodności technicznej są przedmiotem dyrektyw w sprawie bezpieczeństwa i interoperacyjności, tylko krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest uprawniony do udzielania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji, a do przedsiębiorstwa kolejowego należy odpowiedzialność za użytkowanie takich pojazdów i pociągów, które są zgodne z daną infrastrukturą.

Jeżeli w trakcie procesu udzielania zezwolenia zarządca infrastruktury lub przedsiębiorstwo kolejowe mają zastrzeżenia dotyczące dopuszczenia do eksploatacji pojazdu lub wyposażenia stałego drugiej strony, to powinni je zgłosić takiej drugiej stronie, a jeżeli uznają to za niewystarczające, zgłosić sprawę krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa, który powinien uwzględnić takie uwagi w swojej decyzji o wydaniu zezwolenia.

Jeżeli zarządca infrastruktury lub przedsiębiorstwo kolejowe mają zastrzeżenia dotyczące użytkowania danego pojazdu lub urządzenia stałego na konkretnej linii, to powinni je zgłosić drugiej stronie, aby wspólnie wypracować odpowiednie rozwiązanie. Jeżeli nie mogą znaleźć takiego rozwiązania, powinni zgłosić sprawę krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa, który podejmie decyzje zgodnie ze swoimi uprawnieniami.

Chociaż zarządca infrastruktury nie pełni roli zezwalającej w dopuszczaniu pojazdu do eksploatacji, to zgodnie z dyrektywą 2001/14/WE jest odpowiedzialny za alokację zdolności przepustowej. Alokacja trasy pociągu jest właściwie przydzielaniem pociągom zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. W niektórych przypadkach przepustowość może być niewystarczająca, aby uwzględnić wszystkie wnioski przedsiębiorstw kolejowych ubiegających się o alokację zdolności przepustowej. W takim przypadku stosuje się przepisy dyrektywy 2001/14/WE.

7. Zmiany podsystemu lub pojazdu, który został już dopuszczony do eksploatacji

7.1. Obowiązująca procedura

Podsystemy muszą spełniać wymagania TSI obowiązujących w chwili dopuszczenia ich do eksploatacji, ich modernizacji lub odnowienia (art. 5 ust. 2). Fakt modernizacji lub odnowienia nie prowadzi jednak automatycznie do wydania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla takiego podsystemu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29.

Zgodnie z art. 20 dyrektywy 2008/57/WE państwo członkowskie, biorąc pod uwagę dokumentację złożoną przez zamawiającego lub producenta i strategię wdrożenia wskazaną w stosownej TSI, podejmuje decyzję, czy zakres prac oznacza konieczność wydania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. W przypadku nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji państwo członkowskie podejmuje decyzję, w jakim stopniu do projektu powinna być zastosowana TSI. Nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji jest wymagane za każdym razem, gdy przewidziane prace mogą negatywnie wpłynąć na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu (jeżeli prace powodują znaczącą zmianę zaprojektowanego stanu roboczego podsystemu – charakterystyki technicznej objętej TSI lub krajowymi przepisami technicznymi). Jeżeli zaprojektowany stan roboczy nie ulega zmianie, to nie ma konieczności wydawania nowego zezwolenia.

Jeżeli chodzi o procedurę weryfikacji WE podsystemów, to ponieważ modernizacja lub odnowienie nie muszą dotyczyć całego podsystemu, wnioskodawca może ubiegać się o „pośrednie potwierdzenie weryfikacji” dla zmodernizowanej lub odnowionej części i wydanie odpowiedniego certyfikatu przez jednostkę notyfikowaną, a także sporządza odpowiednią deklarację (załącznik VI⁽¹⁾). Jeżeli jednak wymagane jest nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, to do tego celu wymagane jest również przeprowadzenie procedury sporządzenia certyfikatu i deklaracji weryfikacji WE. W takim przypadku odpowiednie certyfikaty i deklaracja zawierają dokładne odniesienia do TSI lub ich części, których nie objęła ocena zgodności w ramach procedury weryfikacji WE.

7.2. Związek pomiędzy przypadkami szczególnymi, odstępstwami i częściowym stosowaniem TSI w przypadku odnowienia lub modernizacji

Dyrektywa 2008/57/WE nie przewiduje hierarchii pomiędzy odstępstwami (art. 9), przypadkami szczególnymi (art. 5 ust. 5) i częściowym stosowaniem TSI w przypadku odnowienia lub modernizacji (art. 20).

Jeżeli chodzi o dokonanie wyboru między przyszłymi odstępstwami a wpisaniem przypadków szczególnych do TSI, to zaleca się stosowanie przez zainteresowane strony następujących zasad w celu zmniejszenia biurokracji:

- zidentyfikowane przypadki trwałej niezgodności z systemem docelowym określonym w rozdziale 4 TSI należy uwzględnić jako przypadki szczególne: pozwoli to na uniknięcie licznych niepotrzebnych wniosków o odstępstwa (państwo członkowskie powinno zgłosić proponowane przypadki szczególne na etapie sporządzania TSI, tak aby można było uwzględnić takie przypadki w specyfikacjach),
- zidentyfikowane czasowe, lokalne lub jednostkowe przypadki niezgodności z TSI powinny być przedmiotem przyszłych wniosków o odstępstwa: pozwoli to na uniknięcie licznych niepotrzebnych przypadków szczególnych w TSI.

Przy wdrażaniu projektu należy odpowiedzieć kolejno na następujące pytania:

- a) czy wdrożenie systemu docelowego jest możliwe?
- b) jeżeli nie, to czy w TSI określono odpowiedni przypadek szczególny?
- c) jeżeli nie, to czy można złożyć wniosek o odstępstwo?
- d) jeżeli nie, a projekt dotyczy modernizacji lub odnowienia, to jaką część systemu docelowego można zastosować? (W niektórych przypadkach strategia wdrażania TSI może zawierać przepisy dotyczące takiej sytuacji).

W przypadkach a) i b) państwo członkowskie może podejmować decyzje bez interwencji ze strony Komisji ani innych państw członkowskich. W przypadkach c) i d) Komisja i inne państwa członkowskie będą miały dostęp do informacji i w niektórych przypadkach mogą interweniować:

— poprzez procedurę komitetową (Komisja i wszystkie państwa członkowskie),

— lub poprzez rozmowy dwustronne (Komisja i odpowiednie państwa członkowskie).

W przypadkach c) i d) nie zaleca się częściowego stosowania TSI do infrastruktury i wyposażenia przytorowego, ponieważ może to utrudnić swobodny przepływ pociągów na długi czas. Częściowe stosowanie TSI do taboru kolejowego jest mniej uciążliwe, ponieważ ma wpływ tylko na posiadacza pojazdu i przedsiębiorstwa kolejowe użytkujące dany pojazd. Informacje przekazywane na podstawie art. 20 ust. 2 umożliwiają określenie przyszłych kierunków rozwoju i zmian w TSI oraz postępów w osiąganiu interoperacyjności. Informacje te pozwalają również Komisji na weryfikację prawidłowego stosowania dyrektywy 2008/57/WE.

Przypomina się również, że przypadki szczególne i odstępstwa mogą również pojawiać się w nowych projektach.

⁽¹⁾ Załącznik VI obecnie w trakcie wprowadzania zmian przez Komisję.

8. Role i obowiązki

W dyrektywie 2008/57/WE określono role i obowiązki różnych podmiotów. W niektórych przypadkach jeden podmiot może pełnić wiele obowiązków. Podmioty mogą niekiedy delegować określone zadania, ale nie mogą tworzyć nowych wymagań, ról ani obowiązków. Podwykonawca podlega tym samym ograniczeniom, co podmiot odpowiedzialny, i musi działać w ten sam sposób. Podwykonawcy ponoszą pełną odpowiedzialność.

8.1. Wnioskodawca ubiegający się o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji

„Wnioskodawca” nie jest konkretnym podmiotem, tylko stroną składającą odpowiedni wniosek. Na podstawie dyrektywy 2008/57/WE wnioskodawcy mogą składać wnioski o wydanie następujących dokumentów:

- pośredniego potwierdzenia weryfikacji (ISV),
- weryfikacji WE,
- weryfikacji zgodnie z przepisami krajowymi,
- oceny CSM (rozporządzenie (WE) nr 352/2009),
- zezwolenia na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji,
- pierwszego zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji,
- dodatkowego zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji,
- zezwolenia na dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji.

Wnioskodawca ubiegający się o zezwolenie na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji:

- składa wniosek o wydanie zezwolenia na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji,
- zapewnia procedurę weryfikacji podsystemu i przekazuje krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa niezbędne dowody przeprowadzenia takiej procedury,
- może podlegać następującemu przepisowi z art. 20:

„W przypadku odnowienia lub modernizacji podmiot zamawiający przekazuje państwu członkowskiemu, którego to dotyczy, dokumentację opisującą projekt.”

- w razie konieczności zwraca się do jednostki certyfikującej w zakresie CSM RA o sporządzenie raportu w sprawie oceny bezpieczeństwa.

Analogicznie, wnioskodawca ubiegający się o zezwolenie na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji:

- składa wniosek,
- przedkłada „dokumentację” (art. 23 – pojazdy zgodne z TSI) lub „dokumentację techniczną” (art. 25 – pojazdy niezgodne z TSI) w przypadku dodatkowych zezwoleń.

Uwaga 1: Jeżeli wnioskodawcą ubiegającym się o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji jest przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury, to na podmiotach tych ciąży wszelkie obowiązki przypisane wnioskodawcy ubiegającemu się o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, niezależnie od ich działalności jako przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury. Fakt, że danym wnioskodawcą jest przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury (lub nawet inna spółka), nie ma wpływu na role i obowiązki takiego podmiotu jako wnioskodawcy ubiegającego się o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.

Uwaga 2: Wnioskodawca ubiegający się o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji nie musi być podmiotem, który organizuje procedurę weryfikacyjną WE i krajową procedurę weryfikacyjną. Na przykład producent pojazdu może organizować całą procedurę weryfikacyjną (wyznaczać jednostki notyfikowane i zwracać się do nich, sporządzać deklarację WE, organizować weryfikację zgodności z przepisami krajowymi przez podmiot wyznaczony i ocenę ryzyka), a właściciel lub posiadacz pojazdu może następnie złożyć wniosek o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.

8.2. *Przedsiębiorstwo kolejowe*

Przedsiębiorstwo kolejowe jest jednym z podmiotów (obok producenta, posiadacza itp.), który może występować jako wnioskodawca.

Artykuł 15 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE odnosi się do przewidzianego w dyrektywie 2004/49/WE obowiązku, zgodnie z którym system zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego ma zapewnić zgodność podsystemu i pojazdów z wymaganiami zasadniczymi. Obejmuje to również obowiązek utrzymywania zgodności technicznej. Aby utrzymać taką zgodność, system zarządzania bezpieczeństwem danego przedsiębiorstwa kolejowego musi zapewnić utrzymywanie eksploatowanych pojazdów w zgodności z TSI i przepisami krajowymi określającymi wymagania dotyczące zgodności technicznej między pojazdami a infrastrukturą.

8.3. *Zarządca infrastruktury*

Niniejszy punkt dotyczy zarządców infrastruktury tylko w zakresie ich obowiązków jako zarządców infrastruktury, nie jako operatorów inspekcji, utrzymania lub zakładów.

Zarządca infrastruktury ponosi bezpośrednią odpowiedzialność w kontekście umożliwienia procesu dopuszczania do eksploatacji. W przypadku dodatkowych badań na żądanie krajowego organu ds. bezpieczeństwa art. 23 ust. 6 stanowi, że „Zarządca infrastruktury w porozumieniu z wnioskodawcą dokłada wszelkich starań w celu dopilnowania, by wszelkie testy miały miejsce w okresie trzech miesięcy od złożenia wniosku.”

Ponadto art. 15 ust. 3 odnosi się do przewidzianego w dyrektywie 2004/49/WE obowiązku, zgodnie z którym systemy zarządzania bezpieczeństwem zarządców infrastruktury muszą zapewniać zgodność ich podsystemów z wymaganiami zasadniczymi. Wynika z tego obowiązek utrzymywania zgodności technicznej.

Aby móc spełnić obowiązek utrzymania zgodności technicznej (oraz inne wymagania zasadnicze), podczas gdy w jego sieci użytkowane są pojazdy, zarządca infrastruktury w ramach swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem powinien utrzymywać swoje podsystemy w zgodności z TSI i przepisami krajowymi określającymi wymagania dotyczące zgodności technicznej między pojazdami a infrastrukturą. Jeżeli sieć nie jest zgodna z TSI ani z przepisami krajowymi, zarządca infrastruktury powinien utrzymywać ją w zgodności z zadeklarowanym zestawem wartości granicznych opublikowanym w rejestrze infrastruktury.

Aby utrzymać zgodność techniczną, zarządca infrastruktury w ramach swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem powinien poinformować przedsiębiorstwa kolejowe o charakterze danej infrastruktury na poszczególnych odcinkach linii, opisując jej parametry poprzez odniesienie do specyfikacji w rejestrze infrastruktury. Aby zapewnić długoterminową zgodność odcinka linii z pociągami, zarządca infrastruktury powinien zarządzać infrastrukturą i utrzymywać ją w sposób zgodny z zadeklarowanymi wartościami granicznymi oraz powiadamiać przedsiębiorstwa kolejowe o wszelkich zmianach dotyczących charakteru infrastruktury.

Zarządcy infrastruktury są również podmiotami, które mogą występować jako wnioskodawcy (obok producentów, posiadaczy itp.).

8.4. *Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie*

Artykuł 14a dyrektywy 2004/49/WE zmienionej dyrektywą 2008/110/WE stanowi, że przed dopuszczeniem do eksploatacji każdemu pojazdowi należy przypisać podmiot odpowiedzialny za utrzymanie.

Biorąc pod uwagę, że zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji jest niezależne od eksploatacji pojazdu przez przedsiębiorstwo kolejowe i utrzymywania pojazdu przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie oraz że dyrektywa 2004/49/WE odnosi się do eksploatacji (użytkowania) i utrzymywania pojazdów, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie może zostać przydzielony przed udzieleniem lub po udzieleniu zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji, ale w każdym przypadku przed rejestracją w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (podmiot odpowiedzialny za utrzymanie to pole obowiązkowe w NVR) i przed faktycznym rozpoczęciem eksploatacji lub użytkowania w danej sieci.

Wynika z tego również, że podmiot odpowiedzialny za utrzymanie nie bierze udziału w procesie udzielania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji ani nie jest z nim związany.

8.5. *Jednostka notyfikowana*

Jednostki notyfikowane weryfikują zgodność z TSI i sporządzają świadectwo weryfikacji WE dla wnioskodawcy.

Artykuł 18 ust. 2 dyrektywy 2008/57/WE stanowi, że weryfikacja przez jednostkę notyfikowaną obejmuje również „weryfikację interfejsów danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączany, w oparciu o informacje dostępne w odpowiednich TSI oraz w rejestrach przewidzianych w art. 34 i 35”.

Z powyższego wynika, że jednostki notyfikowane odgrywają rolę przy sprawdzaniu zgodności technicznej z innymi podsystemami, zgodnie z faktem, że zgodność techniczna jest przedmiotem TSI. Zakres kontroli ogranicza się do odpowiednich TSI.

Jednostka notyfikowana sporządza dokumentację techniczną dotyczącą przeprowadzonych przez siebie weryfikacji.

8.6. Podmiot wyznaczony

Artykuł 17 dyrektywy 2008/57/WE stanowi, że „W takiej sytuacji (kiedy zastosowanie mają przepisy krajowe) państwa członkowskie wyznaczają także podmioty odpowiedzialne za dokonanie, w przypadku tych technicznych przepisów, weryfikacji, o której mowa w art. 18” (procedura sporządzania deklaracji weryfikacji WE).

Oznacza to, że jeżeli zastosowanie mają przepisy krajowe, podmiot wyznaczony przeprowadza tę samą procedurę co jednostka notyfikowana i sporządza dokumentację techniczną obejmującą zakres wykonanych przez siebie weryfikacji.

8.7. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa działają w imieniu państw członkowskich, udzielając zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji.

Zadania krajowego organu ds. bezpieczeństwa zostały opisane w art. 16 dyrektywy 2004/49/WE. Jeżeli chodzi o proces podejmowania decyzji, to krajowy organ ds. bezpieczeństwa musi wydać decyzję w terminie 4 miesięcy od otrzymania wszystkich niezbędnych informacji, bez uszczerbku dla terminów określonych w art. 21 dyrektywy 2008/57/WE. Oznacza to, że czteromiesięczny termin dotyczy, na przykład, wniosku o wydanie pierwszego zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji.

Z uwagi na fakt, że procedury udzielania zezwolenia mogą trwać kilka miesięcy, krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien w tym czasie stosować te przepisy, które obowiązywały w chwili złożenia danego wniosku, i nie nakładać nowych wymogów w czasie trwania procesu.

Jeżeli w wyniku wypadków lub incydentów państwo członkowskie rozważa wprowadzenie pilnych środków, to państwo takie powinno wziąć pod uwagę, że podstawowy mechanizm zarządzania nowymi rodzajami ryzyka dotyczącymi eksploatacji pojazdów, które zostały wykryte w toku dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu lub w wyniku ustaleń w kontekście nadzoru, stanowi system zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego.

Nawet w przypadku gdy państwo członkowskie uważa, że wprowadzenie nowego przepisu dotyczącego zezwalania na dopuszczenie do eksploatacji jest pilnie konieczne, musi stosować się do procedur określonych w odpowiednim ustawodawstwie europejskim, w tym zgłosić projekt do Komisji na podstawie dyrektywy 98/34/WE lub 2004/49/WE. Tego rodzaju przepisy ustanawia się, stosuje i egzekwuje w sposób otwarty i niedyskryminujący, i nie powinny one stwarzać dodatkowych, niepotrzebnych przeszkód w działaniu europejskiego systemu transportu kolejowego.

Ponadto doświadczenia zebrane w wyniku analizy dramatycznego wypadku w Viareggio w czerwcu 2009 r. wykazały, że przed wprowadzeniem pilnych środków krajowych właściwe organy powinny wymienić się informacjami w ramach sieci/grupy roboczej ustanowionej przez Agencję; taki mechanizm koordynacji wpływa na poprawę jakości i neutralności analizy oraz na bardziej świadomy wybór odpowiednich obowiązkowych lub dobrowolnych środków, niezależnie od tego, czy podejmowane są na poziomie europejskim, czy krajowym.

8.8. Państwo członkowskie

Państwa członkowskie są odpowiedzialne za transponowanie dyrektyw do ustawodawstwa krajowego i egzekwowanie zgodności.

Jeżeli chodzi o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, państwa członkowskie mają, zgodnie z art. 17 dyrektywy 2008/57/WE, obowiązek przygotowania i zgłoszenia wykazu przepisów krajowych obejmujących wymagania zasadnicze dla odstępstw, przypadków szczególnych (jeżeli jest to konieczne dla danego przypadku szczególnego), punktów otwartych lub przypadków braku odpowiednich TSI. Państwa członkowskie wyznaczają również podmioty odpowiedzialne za weryfikację zgodności z przepisami krajowymi. Państwa członkowskie udostępniają je również zarządom infrastruktury, przedsiębiorstwom kolejowym i wnioskodawcom ubiegającym się o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.

W przypadku braku odpowiednich TSI państwa członkowskie powinny wykorzystywać, publikować i egzekwować przepisy zawierające wymagania zasadnicze, w tym wymóg zgodności technicznej między pojazdami a swoją siecią. Aby zachować interoperacyjność krajową i nie dopuścić do dyskryminacji pomiędzy wnioskodawcami, przepisy te powinny być tak samo szczegółowe, jak TSI, oraz jednoznaczne pod względem wymogów (tzn. powinny określać wartości dla poszczególnych parametrów oraz metody oceny zgodności).

Państwa członkowskie są również odpowiedzialne za powiadamianie o jednostkach notyfikowanych i podmiotach wyznaczonych.

8.9. Jednostka oceniająca w kontekście wspólnych metod oceny bezpieczeństwa dotyczących oceny ryzyka (jednostka oceniająca CSM)

Jednostka oceniająca CSM bierze udział w weryfikacji bezpiecznej integracji, jeżeli wymaga tego art. 15 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE, jak opisano w rozporządzeniu w sprawie CSM RA.

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa może występować jako jednostka oceniająca CSM do celów udzielania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji:

- w kontekście procedury weryfikacji WE podsystemu, jeżeli TSI wymaga udziału jednostki oceniającej CSM (art. 7 ust. 3 CSM RA),
- jak określono w rozporządzeniu w sprawie CSM on RA (art. 2 ust. 2 lit. b), art. 5 ust. 1 lit. a) i art. 7 ust. 2 rozporządzenia w sprawie CSM RA).

Jeżeli jednak krajowy organ ds. bezpieczeństwa występuje jako jednostka oceniająca CSM, to zadanie to powinno być rozdzielone pod względem funkcjonalnym i wykonywane przez osoby, które nie są odpowiedzialne za rozpatrywanie wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji i decyzję o wydaniu zezwolenia.

9. Rejestry

9.1. Regulamin sieci

Regulamin sieci to wymóg określony w art. 3 dyrektywy 2001/14/WE (zwane tam „sprawozdaniem o stanie sieci”) jako narzędzie do przyznawania praw dostępu, umożliwiające zarządcom infrastruktury udzielanie niezbędnych informacji, m.in. o „charakterze dostępnej infrastruktury”, co pozwala przedsiębiorstwu kolejowemu na złożenie wniosku o alokację zdolności przepustowej na danej trasie. Przedsiębiorstwa kolejowe powinny znać charakter infrastruktury na trasie, aby ustalić, czy dana trasa jest zgodna z pociągiem przedsiębiorstwa.

Analiza istniejących regulaminów sieci sporządzonych przez zarządcę infrastruktury wskazuje na to, że podawane informacje są niezharmonizowane i niewystarczające do celów sprawdzenia zgodności technicznej między pociągiem a siecią. W kontekście przekształcenia dyrektywy 2001/14/WE, aby uniknąć uciążliwych zadań i pokrywania się czynności, regulamin sieci musi być spójny z rejestrem infrastruktury pod względem informacji związanych z „charakterem infrastruktury”.

9.2. Rejestr infrastruktury

Rejestr infrastruktury został wprowadzony jako narzędzie służące do zapewnienia zgodności pociągów z trasami i opisanie zgodności nowej, odnowionej i modernizowanej infrastruktury dopuszczonej do eksploatacji na podstawie dyrektywy 2001/16/WE. Zakres rejestru został ograniczony do TEN-T. Zawartość rejestru musiała zostać opisana w odpowiednich TSI.

Artykuł 35 dyrektywy 2008/57/WE potwierdza to podejście i rozszerza zakres rejestru infrastruktury na całą sieć.

W związku z powyższym rozszerzony rejestr infrastruktury powinien dostarczać informacji niezbędnych do ustalenia zgodności w zharmonizowany sposób i zapewnienia stosowania dyrektywy 2008/57/WE w zakresie charakteru infrastruktury zgodnie z dyrektywą 2001/14/WE.

Tym samym jeżeli „charakter infrastruktury” zmieni się w sposób mający wpływ na zgodność pociągów, opis sieci należy zaktualizować zgodnie ze specyfikacjami, które mają być przyjęte (art. 35).

Aby umożliwić skuteczne sprawdzanie zgodności, parametry zawarte w rejestrze infrastruktury i parametry zawarte w Europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji powinny być ujednolicone.

9.3. Europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji (ERATV)

Europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji powinien zawierać indywidualne dane na temat wszystkich typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji w sieci kolejowej Wspólnoty, tak aby:

- umożliwić krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa uproszczenie procesu dopuszczania do eksploatacji pojazdów, które są zgodne z dopuszczonym typem,
- usprawnić proces wzajemnego uznawania poprzez dostarczenie dodatkowych informacji na temat typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji,
- umożliwić wszelkim organizacjom zainteresowanym prowadzeniem działalności związanej z koleją (przedsiębiorstwom kolejowym, właścicielom lub posiadaczom pojazdów, spółkom leasingowym itp.) zasięgnięcie informacji na temat tego, jakie typy pojazdów zostały dopuszczone do eksploatacji w każdym państwie członkowskim, i umożliwić wnioskodawcom rozsądne rozeznanie co do możliwości uzyskania zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji,
- umożliwić krajowym organom ds. bezpieczeństwa, jednostkom prowadzącym dochodzenie itp. dostęp do najważniejszych informacji dotyczących charakterystyki technicznej wszystkich pojazdów dopuszczonych do eksploatacji,

- umożliwić Agencji dostęp do informacji na temat typów dopuszczonych do eksploatacji w poszczególnych państwach członkowskich, z rozróżnieniem na pojazdy zgodne z TSI i pojazdy niezgodne z TSI,
- umożliwić wszelkim organizacjom zainteresowanym prowadzeniem działalności związanej z koleją ogólne rozeznanie na temat tego, jakie typy pojazdów mogą być zgodne z daną siecią. Rejestr nie powinien służyć do ostatecznego ustalania zgodności technicznej pociągu z siecią lub odcinkiem linii należącym do danej sieci, ponieważ pociąg może być niezgodny z trasą, nawet gdy wszystkie pojazdy wchodzące w jego skład są z nią zgodne. Zgodność między pociągiem a trasą jest przedmiotem TSI OPE (zob. pkt 5 niniejszego dokumentu),
- dostarczyć informacje na temat ograniczeń związanych z danym typem pojazdu.

9.4. Krajowy rejestr pojazdów kolejowych (NVR)

NVR ma służyć do identyfikacji pojazdów dopuszczonych do eksploatacji oraz do następujących celów:

- rejestrowania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji i numerów identyfikacyjnych nadawanych pojazdom,
- dostarczania zwięzłych danych na temat danego pojazdu w skali europejskiej,
- umożliwiania kontaktów między właścicielem a posiadaczem, oraz
- identyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie dla każdego pojazdu będącego w eksploatacji.

9.5. Dokument referencyjny

Artykuł 27 dyrektywy 2008/57/WE nakłada obowiązek przyjęcia dokumentu referencyjnego („odnośny dokument”) zawierającego odesłania do przepisów krajowych stosowanych przez państwa członkowskie przy wprowadzaniu pojazdów do eksploatacji. Dokument ten służy do:

- określania parametrów podlegających kontroli w ramach procedury zezwalania na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji – parametry te powinny być tożsame z tymi, które mają być określone w TSI, oraz
- rejestrowania równoważności i klasyfikacji przepisów krajowych stosowanych do dopuszczania pojazdów do eksploatacji w celu ułatwienia wzajemnego uznawania.

Dokument referencyjny będzie stosowany do wszystkich zezwoleń na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji podlegających przepisom dyrektywy 2008/57/WE, gdzie wymagana jest zgodność z przepisami krajowymi. Dotyczy to linii TEN i linii poza TEN. W przypadku pojazdów zgodnych z TSI dokument umożliwi weryfikację zgodności technicznej z siecią i zgodności z przepisami krajowymi w zakresie przypadków szczególnych oraz zamknięcia punktów otwartych dotyczących zgodności technicznej między pojazdem a siecią. W przypadku pojazdów niezgodnych z TSI dokument referencyjny umożliwi porównanie przepisów krajowych w zakresie wykazu parametrów, które mają być sprawdzone przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa przy zezwalaniu na dopuszczenie do eksploatacji, z wyjątkiem aspektów będących przedmiotem TSI, jeżeli występują.

9.6. Wykaz oznaczeń posiadacza pojazdu (VKM)

Aktualizowany rejestr jest regularnie publikowany na stronie internetowej Agencji (obecnie w każdą pierwszą środę miesiąca).

Oznaczenie posiadacza pojazdu (VKM) to kod składający się z 2 do 5 liter, umieszczany na każdym pojeździe.

VKM ma przedstawiać pełną nazwę lub skrót nazwy posiadacza pojazdu, w możliwie rozpoznawalny sposób.

VKM jest unikalny we wszystkich krajach objętych zakresem TSI OPE i wszystkich krajach przystępujących do umów, które przewidują stosowanie systemu numeracji pojazdów i oznaczeń posiadacza pojazdu, jak określono w TSI OPE.

VKM może być używany w sieci dopiero po opublikowaniu przez organ centralny (ERA lub OTIF).

10. Diagramy dotyczące procedur udzielania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji na podstawie dyrektywy 2008/57/WE

Procedury udzielania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów i pojazdów zilustrowano na załączonych diagramach.

Uwaga: Procedury mogą wydawać się skomplikowane, ale należy zauważyć, że wiele czynności może być wykonywanych przez ten sam podmiot w tym samym czasie. Ponadto jednocześnie z procedurą udzielania pierwszego zezwolenia może być prowadzonych kilka procedur udzielania zezwoleń dodatkowych dla tego samego pojazdu.

Rys. 1

Art. 15 Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji (APS) podsystemów statych

ENERGIA	WNIOSKO-DAWCA	JN	WNIOSKODAWCA	PW (1)	JEDNOSTKA OCENIAJĄCA CSM	WNIOSKO-DAWCA	PW (1)	NSA
	Deklaracja WE	Świadcstwo WE	Deklaracja w przypadku przepisów krajowych (PK)	Świadcstwo w przypadku PK	Raport	Deklaracja w przypadku PK	Świadcstwo w przypadku PK	
	Inne dyrektywy Zgodność z TSI		Zgodność z PK					
INFRASTRUKTURA	WNIOSKO-DAWCA	JN	WNIOSKODAWCA	PW (1)	Bezpieczna integracja między podsystemami (2)	Zgodność techniczna między podsystemami (2)		NSA
	Deklaracja WE	Świadcstwo WE	Deklaracja w przypadku przepisów krajowych (PK)	Świadcstwo w przypadku PK				
	Inne dyrektywy Zgodność z TSI		Zgodność z PK					
STEROWANIE (URZĄDZENIA PRZYTOROWE)	WNIOSKO-DAWCA	JN	WNIOSKODAWCA	PW (1)	Bezpieczna integracja między podsystemami (2)	Zgodność techniczna między podsystemami (2)		NSA
	Deklaracja WE	Świadcstwo WE	Deklaracja w przypadku przepisów krajowych (PK)	Świadcstwo w przypadku PK				
	Inne dyrektywy Zgodność z TSI		Zgodność z PK					



- (1) Na potrzeby diagramu zadania PW zostały rozdzielone, ale mogą być wykonywane przez ten sam PW. W każdym przypadku wymagane jest tylko jedno świadectwo dla każdego podsystemu w przypadku przepisów krajowych.
- (2) Weryfikacje te mogły zostać wykonane w ramach procedury weryfikacyjnej WE, jeżeli przewiduje to dana TSI. Poza tym wszystkie te weryfikacje można połączyć w jednym etapie.

Rys. 2

Art. 22 ust. 2 lit. a) Pierwsze zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji (APS) pojazdów zgodnych z TSI

STEROWANIE (URZĄDZENIA POKŁADOWE)	WNIOSKO-DAWCA	JN	WNIOSKO-DAWCA	PW (1)	WNIOSKO-DAWCA	PW (1)	JEDNOSTKA OCENIAJĄCA CSM	WNIOSKO-DAWCA	PW (1)	NSA
	Deklaracja WE	Świadcstwo WE	Deklaracja w przypadku przepisów krajowych (PK)	Świadcstwo w przypadku PK	Deklaracja w przypadku PK	Świadcstwo w przypadku PK	Raport	Deklaracja w przypadku PK	Świadcstwo w przypadku PK	
	Inne dyrektywy Zgodność z TSI		Zgodność z PK		Zgodność techniczna między odpowiednimi podsystemami (2)		Bezpieczna integracja między podsystemami (2)	Bezpieczna integracja między pojazdem a siecią (2)		Zgodność techniczna między pojazdem a siecią (2)
TABOR	WNIOSKO-DAWCA	JN	WNIOSKO-DAWCA	PW (1)	Zgodność techniczna między odpowiednimi podsystemami (2)	Bezpieczna integracja między podsystemami (2)	Bezpieczna integracja między pojazdem a siecią (2)	Zgodność techniczna między pojazdem a siecią (2)	NSA	
	Deklaracja WE	Świadcstwo WE	Deklaracja w przypadku PK	Świadcstwo w przypadku PK						APS
	Inne dyrektywy Zgodność z TSI		Zgodność z PK							
Sieć										

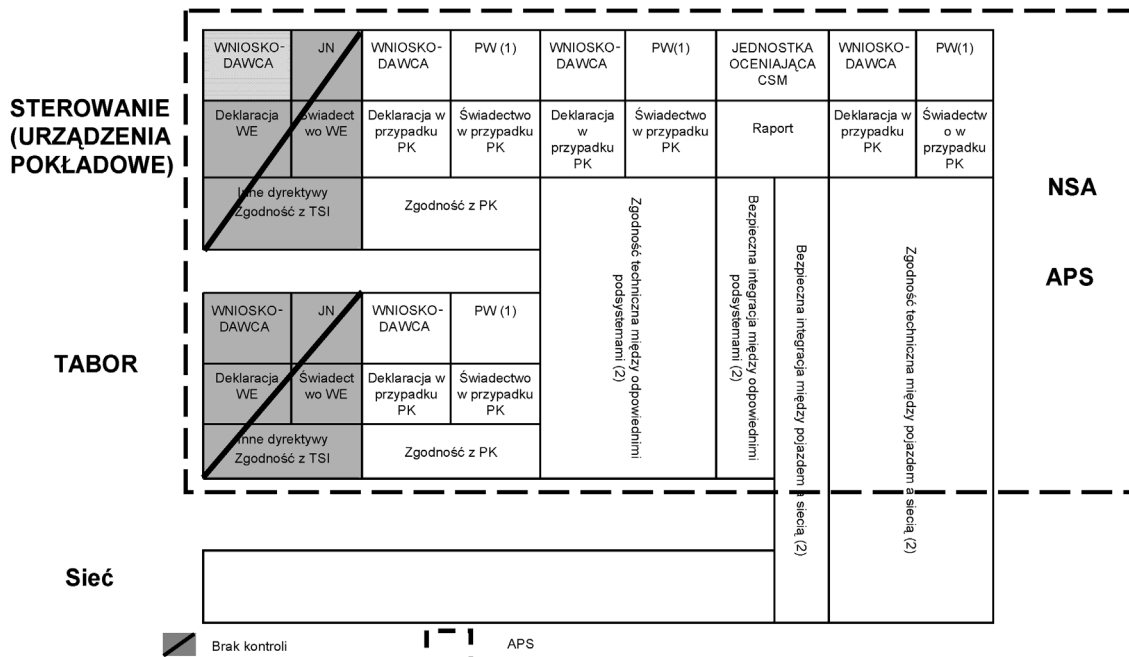
APS dla pojazdu wydaje się bez dalszych kontroli

APS

- (1) Na potrzeby diagramu zadania PW zostały rozdzielone, ale mogą być wykonywane przez ten sam PW w czasie APS każdego podsystemu. W każdym przypadku wymagane jest tylko jedno świadectwo dla każdego podsystemu w przypadku przepisów krajowych.
- (2) W czasie procedury APS dla każdego podsystemu weryfikacje te mogły zostać wykonane w ramach procedury weryfikacyjnej WE, jeżeli przewiduje to dana TSI. Poza tym wszystkie te weryfikacje można połączyć w jednym etapie.

Rys. 3

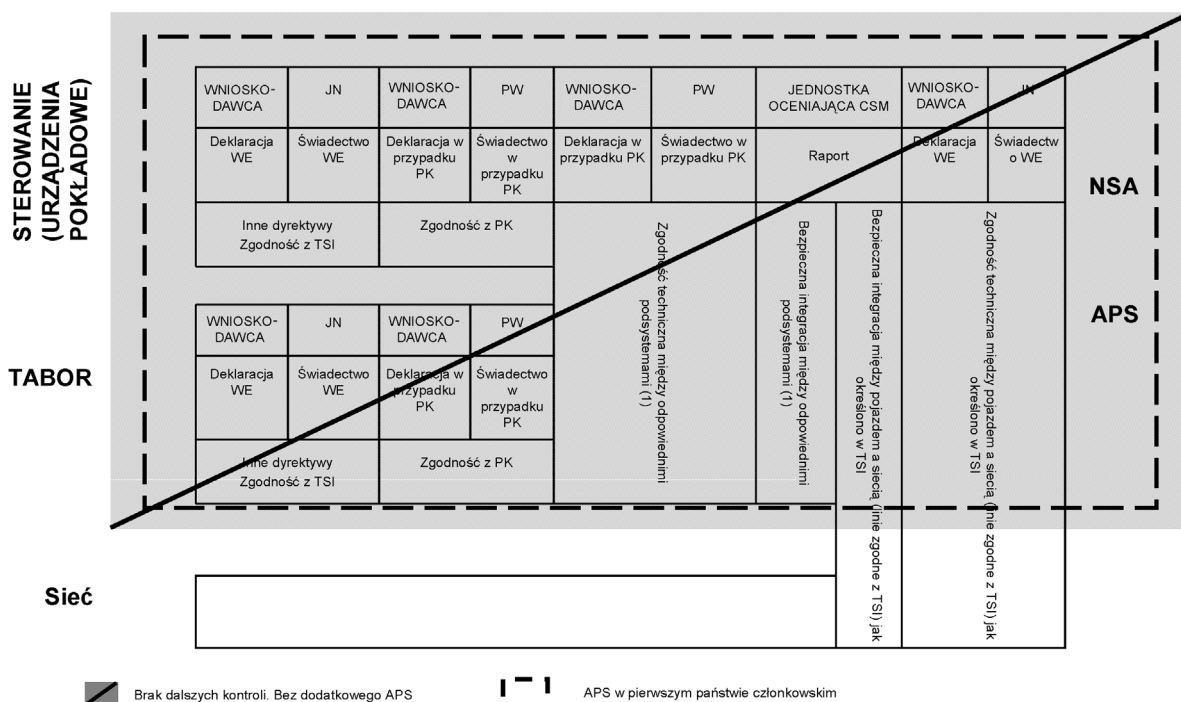
Art. 22 ust. 2 lit. b) Pierwsze zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji (APS) pojazdów zgodnych z TSI



- (1) Na potrzeby diagramu zadania PW zostały rozdzielone, ale mogą być wykonywane przez ten sam PW. W każdym przypadku wymagane jest tylko jedno świadectwo dla pojazdu w przypadku przepisów krajowych.
- (2) Weryfikacje te mogły już zostać wykonane w ramach procedury weryfikacyjnej WE, jeżeli przewiduje to dana TSI. Poza tym wszystkie te weryfikacje można połączyć w jednym etapie.

Rys. 4

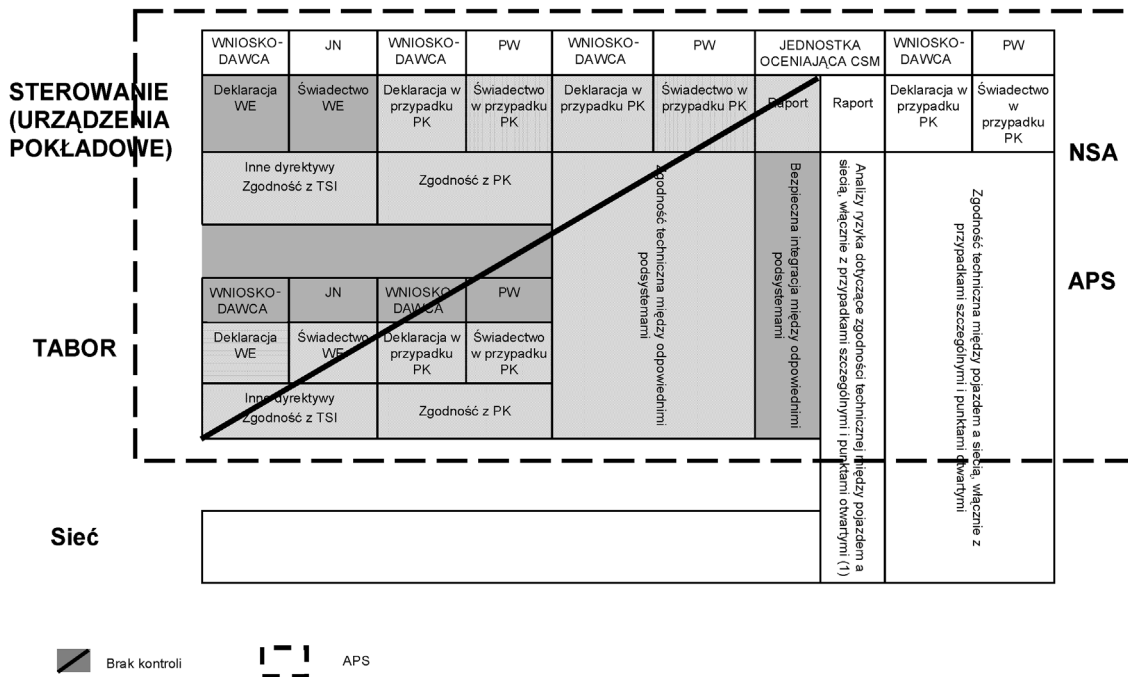
Art. 23 ust. 1 Dodatkowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji (APS) pojazdów zgodnych z TSI „poruszających się wszędzie”



- (1) Podczas pierwszego APS weryfikacje te mogły już zostać wykonane w ramach procedury weryfikacyjnej WE, jeżeli przewiduje to dana TSI.

Rys. 5

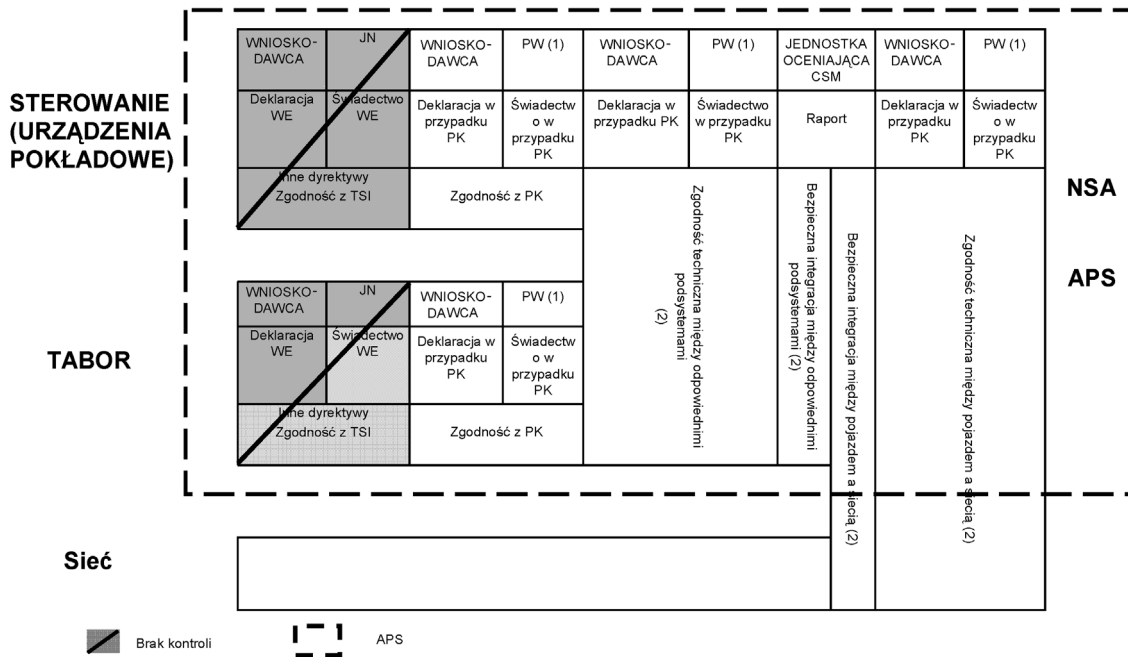
Art. 23 Dodatkowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji (APS) pojazdów zgodnych z TSI



(1) Tylko na żądanie drugiego NSA. Można powoływać się tylko na przepisy z grupy B i C.

Rys. 6

Art. 24 Pierwsze zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji (APS) pojazdów zgodnych z TSI

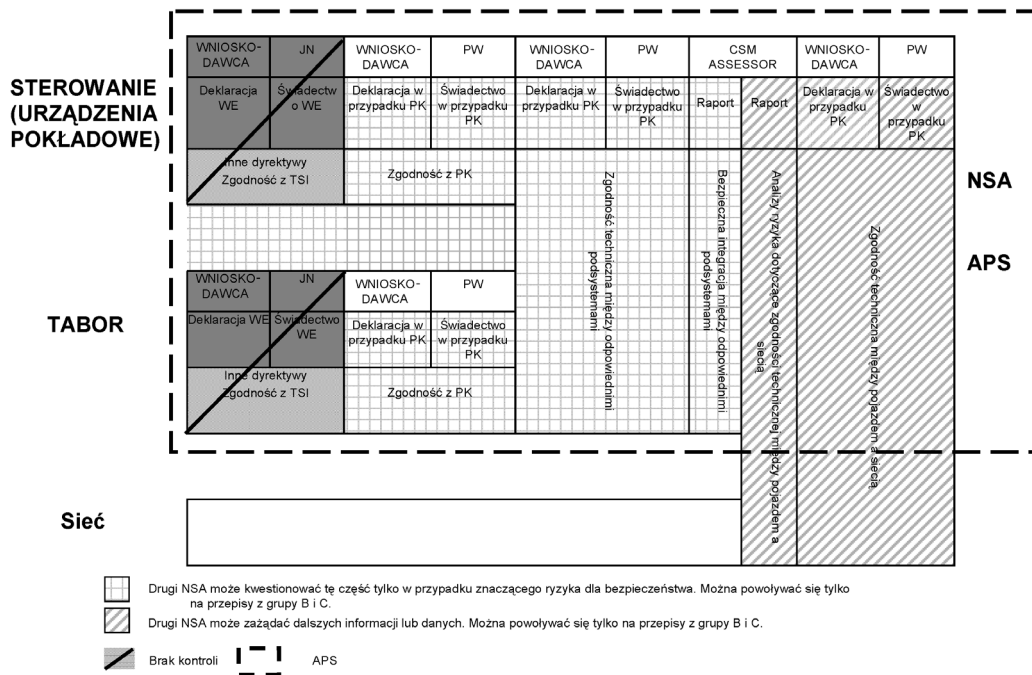


(1) Na potrzeby diagramu zadania PW zostały rozdzielone, ale mogą być wykonywane przez ten sam PW. W każdym przypadku wymagane jest tylko jedno świadectwo dla każdego pojazdu w przypadku przepisów krajowych.

(2) Weryfikacje te mogły zostać wykonane w ramach procedury weryfikacyjnej WE, jeżeli przewiduje to dana TSI. Poza tym wszystkie te weryfikacje można połączyć w jednym etapie.

Rys. 7

Art. 25 Dodatkowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji (APS) pojazdów niezgodnych z TSI



WYKAZ SKRÓTÓW

Skrót	Objaśnienie
CCS	Sterowanie
CSM RA	Wspólne metody oceny bezpieczeństwa dotyczące oceny ryzyka
PW	Podmiot wyznaczony
ECM	Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie
ERATV	Europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji
SI	Składniki interoperacyjności
IM	Zarządca infrastruktury
PC	Państwo członkowskie
NNTR	Krajowe przepisy techniczne będące przedmiotem powiadomienia
JN	Jednostka notyfikowana
NSA	Krajowy organ ds. bezpieczeństwa
NVR	Krajowy rejestr pojazdów kolejowych
Dz.U. UE	<i>Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej</i>
TSI OPE	Techniczna specyfikacja interoperacyjności dotycząca podsystemu „Ruch kolejowy”
RINF	Rejestr infrastruktury
RU	Przedsiębiorstwo kolejowe
SMS	System zarządzania bezpieczeństwem
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa
TSI	Techniczne specyfikacje interoperacyjności
VKM	Wykaz oznaczeń posiadacza pojazdu