

Europejska Agencja Kolejowa	
Część 1 dokumentu referencyjnego przewidzianego w art. 27 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei	
Wytyczne dotyczące stosowania	
Nr ref. w ERA:	ERA/GUI/XA
Wersja w ERA:	3.0
Data:	30/10/2015

Dokument opracowany przez:	Europejska Agencja Kolejowa Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex Francja
Typ dokumentu:	Wytyczne dotyczące stosowania
Status dokumentu:	Opublikowany

	Nazwa	Funkcja
Wydany przez	Richard LOCKETT [RL]	Kierownik działu
Sprawdzony przez	Ny Tiana TOURNIER [NTT] Peter MIHM [PM]	Kierownik działu ds. procesów dopuszczania do eksploatacji Kierownik działu ds. oceny technicznej
Sporządzony przez (Autor)	Florinel MELINTE [FM] Sorin HANCI [SH] Sarah YOUNG [SY]	Urzędnik ds. projektu Urzędnik ds. projektu Urzędnik ds. projektu

0 INFORMACJE NA TEMAT DOKUMENTU

0.1. Historia zmian

<i>Tabela 1: Status dokumentu</i>			
Wersja Data	Autor	Numer sekcji	Opis zmiany
Wersja 2.0 22/07/2013	ERA		
Wersja 2.1 31/7/2015	Dział ds. wzajemnego uznawania (XA)	Tabela 1 Spis treści Sekcja 1 Sekcja 4.3 Sekcja 5.3 Sekcja 6.3 Załącznik I Załącznik II Załącznik III	Wprowadzenie, Dokumenty odniesienia, Terminy i definicje Odstępstwo od TSI, zezwolenie na dopuszczenie serii pojazdów do eksploatacji, wzór zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji Wzór zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, jeden europejski proces Zasady – pętle Zaktualizowano wzory Zaktualizowano diagramy Dodano wzór wniosku
Wersja 2.2 8/9/2015	Dział ds. wzajemnego uznawania (XA)	Zmienione sekcje	Przegląd uwag do zaktualizowanych sekcji przez UMT
Wersja 2.3 10/9/2015	FM, SH, RL	Sekcja 6	Przegląd sekcji 6.2
Wersja 2.4 14/9/2015	Paul Hampson	Zmienione sekcje	Korekta tekstu
Wersja 2.5 14/9/2015	SH	Zmienione sekcje	Przesłano na potrzeby grupy roboczej ds. wzajemnego uznawania nr 37
Wersja 2.6 08/10/2015	SH	Zmienione sekcje	Przesłano na potrzeby grupy roboczej ds. wzajemnego uznawania nr 37
Wersja 3.0	SH, FM	Zmienione sekcje	Zaktualizowano w następstwie prac grupy roboczej ds. wzajemnego uznawania nr 37
Wersja 3.0	Paul Hampson	Zmienione sekcje	Korekta tekstu

0.2. Spis treści

0	INFORMACJE NA TEMAT DOKUMENTU	2
0.1.	Historia zmian.....	2
0.2.	Spis treści.....	3
	Spis tabel	3
1	WPROWADZENIE	4
1.1	DOKUMENTY ODNIESIENIA.....	5
1.2	SKRÓTY.....	6
1.3	TERMINY I DEFINICJE	7
2	CEL I ZAKRES STOSOWANIA	12
2.1	CEL.....	12
2.2	ZAKRES STOSOWANIA	12
3	ODBIORCY DOCELOWI	14
4	OPISY:	14
4.1	DOKUMENT REFERENCYJNY	14
4.2	KRAJOWE DOKUMENTY REFERENCYJNE	16
4.3	KRAJOWE RAMY PRAWNE	19
5	JAK KORZYSTAĆ:	22
5.1	DOKUMENT REFERENCYJNY	22
5.2	KRAJOWE DOKUMENTY REFERENCYJNE	22
5.3	KRAJOWE RAMY PRAWNE	23
6	ADMINISTROWANIE:.....	27
6.1	WYTYCZNE DOTYCZĄCE STOSOWANIA DOKUMENTU REFERENCYJNEGO.....	27
6.2	KRAJOWE DOKUMENTY REFERENCYJNE	28
6.3	KRAJOWE RAMY PRAWNE	34
	ZAŁĄCZNIK I – FORMULARZ DO INFORMACJI PODSTAWOWYCH.....	39
	ZAŁĄCZNIK II – ETAPY PROCESU WYDAWANIA ZEZWOLENIA.....	44
	ZAŁĄCZNIK III - APPLICATION TEMPLATE	72
	SPIS RYSUNKÓW	
	<i>Rysunek 1 Związek między dokumentem referencyjnym a krajowymi przepisami technicznymi</i>	<i>15</i>
	Spis tabel	
	<i>Tabela 1: Status dokumentu</i>	<i>2</i>
	<i>Tabela 2: Dokumenty przywołane w niniejszych wytycznych.</i>	<i>5</i>
	<i>Tabela 3: Skróty.....</i>	<i>6</i>
	<i>Tabela 4: Kryteria oceny krajowych przepisów technicznych (źródło: Notif-IT)</i>	<i>30</i>



DECYZJA KOMISJI z dnia 9 marca 2011 r.
w sprawie publikacji dokumentu referencyjnego i administrowania dokumentem referencyjnym, o którym mowa w art. 27 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie
(notyfikowana jako dokument nr C(2011) 1536)
(Tekst mający znaczenie dla EOG)
(2011/155/UE)

1 WPROWADZENIE

Niniejsze wytyczne dotyczące stosowania dokumentu referencyjnego stanowią część 1 dokumentu referencyjnego przewidzianego w decyzji 2011/155/UE z dnia 9 marca 2011 r. w sprawie publikacji dokumentu referencyjnego i administrowania dokumentem referencyjnym, o którym mowa w art. 27 ust. 4 dyrektywy w sprawie interoperacyjności.

Wytyczne te mają się odnosić do elementów tej decyzji oraz wszelkich innych informacji istotnych dla administrowania dokumentem referencyjnym, jego rozumienia i stosowania.

W celu lepszego zrozumienia europejskiego procesu dopuszczania pojazdów do eksploatacji należy najpierw zapoznać się z zaleceniem Komisji 2014/897/UE w sprawie kwestii związanych z dopuszczaniem do eksploatacji i użytkowaniem podsystemów strukturalnych i pojazdów.

1.1 DOKUMENTY ODNIESIENIA

Tabela 2: Dokumenty przywołane w niniejszych wytycznych.

Oznaczenie dokumentu	Tytuł	Wersja
Dyrektywa 2008/57/WE	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (wersja przekształcona)	Zmieniona dyrektywą Komisji 2013/09/UE
Decyzja 2009/965/WE	DECYZJA KOMISJI w sprawie dokumentu referencyjnego, o którym mowa w art. 27 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie	30 listopada 2009 r.
Decyzja 2011/155/UE	DECYZJA KOMISJI w sprawie publikacji dokumentu referencyjnego i administrowania dokumentem referencyjnym, o którym mowa w art. 27 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie	9 marca 2011 r.
Dyrektywa 2004/49/WE	Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca 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)	Ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2009/149/WE
Dyrektywa 98/34/WE	Dyrektywa 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w dziedzinie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego	Ostatnio zmieniona rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012
2014/897/UE	Decyzja 2014/897/WE Zalecenie Komisji z dnia 5 grudnia 2014 r. w sprawie kwestii związanych z dopuszczaniem do eksploatacji i użytkowaniem podsystemów strukturalnych i pojazdów na podstawie dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE i 2004/49/WE	5 grudnia 2014 r.
402/2013/UE	Rozporządzenie CSM 402/2013 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009	30 kwietnia 2013 r.

1.2 SKRÓTY

Tabela 3: Skróty

Skrót	Definicja
APS	Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji
CCS	Sterowanie
CSM	Wspólne metody oceny bezpieczeństwa
DeBo	Podmiot wyznaczony
EMC	Zgodność elektromagnetyczna
EN	Norma europejska
ERATV	Europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji
GIG	Grupa interesu geograficznego
IM	Zarządca infrastruktury
KE	Komisja Europejska
NLF	Krajowe ramy prawne
NoBo	Jednostka notyfikowana
NOTIF-IT	Baza danych służąca powiadamianiu KE o przepisach krajowych (technicznych i bezpieczeństwa)
NR	Przepis krajowy
NRD	Krajowy dokument referencyjny
NSA	Krajowy organ ds. bezpieczeństwa
NTR	Krajowy przepis techniczny
PC	Państwo członkowskie
RDD	Baza danych dokumentów referencyjnych
RU	Przedsiębiorstwo kolejowe
SMS	System zarządzania bezpieczeństwem
TEN	Sieć transeuropejska
TSI	Techniczne specyfikacje interoperacyjności
UE	Unia Europejska
UIC	Międzynarodowy Związek Kolei

1.3 TERMINY I DEFINICJE

Agencja: Europejska Agencja Kolejowa

Dodatkowe zezwolenie: zezwolenie wydawane przez inne państwo członkowskie po wydaniu pierwszego zezwolenia.

Zgodnie z art. 21 ust. 5 dyrektywy w sprawie interoperacyjności państwo członkowskie dokonuje wyjaśnienia, jeżeli potrzebne są dodatkowe zezwolenia w przypadku pojazdów zgodnych z TSI lub niezgodnych z TSI.

Dokumentacja zezwolenia: cała dokumentacja niezbędna do każdego wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu na mocy dyrektywy w sprawie interoperacyjności, w tym dokumentacja techniczna (w tym wszelkie odstępstwa od wymagań, dowód zgodności z równoważnymi przepisami krajowymi, które nie wymagają dalszej kontroli, dowody dotyczące wcześniej udzielonych zezwoleń itp.).

Dopuszczalne krajowe środki zapewnienia zgodności oznaczają niewiążące opinie wydawane przez państwa członkowskie w celu określenia sposobów zapewnienia zgodności z przepisami krajowymi. Takie środki powinny zostać opublikowane w bazie danych dokumentów referencyjnych i mają status nieobowiązkowych.

Dopuszczalne środki zapewnienia zgodności oznaczają niewiążące opinie wydawane przez Agencję w celu określenia sposobów zapewnienia zgodności z wymaganiami zasadniczymi;

Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei: dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca 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).

Dyrektywa w sprawie interoperacyjności: dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (wersja przekształcona).

Etap: etap to schemat zawierający symbol odniesienia podetapu, który można uznać za nadrzędny wobec danego podetapu.

Jednoczesny wniosek: wnioskodawca zwraca się o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji do kilku państw członkowskich jednocześnie (równolegle).

Jednostka notyfikowana: rola podmiotu notyfikowanego przez państwo członkowskie do celów oceny zgodności z określonymi przepisami unijnymi.

Jednostka oceniająca (CSM): rola polegająca na przeprowadzaniu oceny w celu sprawdzenia, na podstawie dowodów, czy system jest odpowiedni do spełnienia wymagań w zakresie bezpieczeństwa, jak określono w rozporządzeniu 402/2013/WE.

Kolejne zezwolenie: zezwolenie udzielone w odniesieniu do pojazdu, który jest zgodny z typem pojazdu już dopuszczonym do eksploatacji.

Zgodnie z art. 26. ust. 3 dyrektywy w sprawie interoperacyjności pojazd zgodny z typem, który już otrzymał zezwolenie w danym państwie członkowskim, otrzymuje bez dalszej kontroli zezwolenie od tego państwa członkowskiego w oparciu o deklarację zgodności z tym typem złożoną przez wnioskodawcę.

Krajowe przepisy bezpieczeństwa: przepisy wymagające zgłoszenia na podstawie art. 8 dyrektywy 2004/49/WE.

Krajowe przepisy techniczne: przepisy wymagające zgłoszenia na podstawie art. 17 dyrektywy 2008/57/WE.

Krajowe ramy prawne: zestaw przepisów obowiązujących w państwie członkowskim, które obejmują procedurę udzielania zezwolenia na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji.

Metoda alternatywna: sposób wykazania zgodności inny niż dopuszczalny krajowy środek zapewnienia zgodności (jeżeli taki występuje). Aby zapewnić przejrzystość i zapobiegać dyskryminacji, dopuszczona metoda alternatywna zostaje opublikowana w bazie danych dokumentów referencyjnych jako dopuszczalny krajowy środek zapewnienia zgodności.

Nieobowiązkowa/powszechna praktyka: praktyka wypracowana przez europejski sektor kolei, która może być ewentualnie zastosowana w projekcie.

Nowe zezwolenie: zezwolenie udzielone przez jedno państwo członkowskie po modernizacji/odnowieniu istniejącego pojazdu lub typu pojazdu już dopuszczonego do eksploatacji.

Zgodnie z art. 20 dyrektywy w sprawie interoperacyjności może istnieć konieczność udzielenia nowego zezwolenia po modyfikacji istniejącego pojazdu lub typu pojazdu.

Odnowione zezwolenie: odnowienie zezwolenia na dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji, w stosownych przypadkach (zmiana przepisów, wygaśnięcie ważności typu).

Art. 26 ust. 3 dyrektywy w sprawie interoperacyjności ma zastosowanie tylko w przypadku odnowienia zezwolenia na dopuszczenie typu pojazdu do eksploatacji.

Zmiana projektu (wymagająca nowej weryfikacji WE – zob. moduły oceny zgodności SB lub SH1) prowadząca do powstania nowego typu pojazdu, który wchodzi w zakres przypadku pierwszego zezwolenia (ERA/REP/01-2012/INT – Dopuszczenie typów pojazdów do eksploatacji – projekt sprawozdania końcowego, wersja 0.09/16 maja 2012 r.).

Odnowione zezwolenie jest ograniczone do przypadku, gdy po ocenie w odniesieniu do zmienionych przepisów wykazano zgodność typu pojazdu bez żadnych zmian w projekcie.

Opłaty: wszelkie opłaty wymagane od wnioskodawcy w trakcie procesu udzielania zezwolenia przez organ krajowy. Należą do nich opłaty administracyjne na rzecz krajowego organu ds. bezpieczeństwa, opłaty za dostęp do sieci na potrzeby testów na torach, opłaty za zezwolenia oraz opłaty za ocenę, w przypadku gdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa pełni również funkcję podmiotu wyznaczonego i jednostki oceniającej (CSM).

Opracowanie: gromadzenie.



Organ odwoławczy: organ wyznaczony przez każde państwo członkowskie na mocy art. 17 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE. Może to być również organ regulacyjny ustanowiony zgodnie z art. 30 dyrektywy 2001/14/WE.

Oś czasu: dokładna data, od której zaczyna się odliczanie przy obliczaniu ram czasowych.

Pierwsze zezwolenie: zezwolenie udzielone przez pierwsze państwo członkowskie w odniesieniu do nowego pojazdu lub typu pojazdu.

Zgodnie z opisem podanym odpowiednio w art. 22 i 24 dyrektywy w sprawie interoperacyjności w odniesieniu do pojazdów zgodnych z TSI i niezgodnych z TSI.

Podmiot wyznaczony: rola podmiotu wyznaczonego przez państwo członkowskie zgodnie z art. 17 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE do celów oceny zgodności z przepisami krajowymi.

Pojazd niezgodny z TSI: pojazd, który nie jest/nie był zgodny ze wszystkimi stosownymi TSI obowiązującymi w dniu dopuszczenia tego pojazdu do eksploatacji, w tym pojazdy objęte odstępstwami, lub gdy znaczna część zasadniczych wymagań nie została ujęta w jednej lub kilku TSI – art. 24 ust. 1 dyrektywy w sprawie interoperacyjności.

Pojazd zgodny z TSI: pojazd, który jest zgodny ze wszystkimi istotnymi TSI obowiązującymi w momencie dopuszczenia do eksploatacji, pod warunkiem że znaczna część zasadniczych wymagań została określona w tych TSI i że odpowiednia TSI dotycząca taboru weszła w życie i ma zastosowanie – art. 22 ust. 1 dyrektywy w sprawie interoperacyjności.

Porozumienie między państwami członkowskimi: każde porozumienie zawarte między państwami członkowskimi w celu ułatwienia wymiany informacji i przeprowadzania procesów udzielania zezwolenia (pierwszego, dodatkowego, odnowionego, jednoczesnego itp.).

Procedura weryfikacji: obejmuje kontrole i certyfikację zgodnie z wymogami dyrektyw, TSI i przepisów krajowych.

Przepisy: wymagania obowiązkowe.

Przypadek zezwolenia: przypadek określony w sekcji 4.3 niniejszego dokumentu.

Ramy czasowe: okres liczony od osi czasu.

Rola użytkownika RDD składa się z określonego zestawu uprawnień dostępu do treści, administrowania treściami i konfigurowania elementów w bazie danych dokumentów referencyjnych (RDD). Do uzyskania uprawnień do administrowania treściami i konfigurowania elementów w bazie danych dokumentów referencyjnych (RDD) w roli użytkownika RDD konieczna jest rejestracja. Dostęp do informacji publikowanych przez państwa członkowskie nie wymaga rejestracji.

Ścieżka prawna: ścieżka wymagana na podstawie przepisów lub zaleceń unijnych w danym przypadku zezwolenia.

Temat: grupa parametrów odnoszących się do danej funkcji lub części pojazdu (np. sprzęg, koło itp.).



Testy na torach: testy, które odbywają się w sieci, dla której krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest organem „właściwym” (zob. art. 21 ust. 1 dyrektywy w sprawie interoperacyjności) w przeciwieństwie do obiektów przeprowadzania testów kolejowych (laboratoryjnych lub na zamkniętym torze badawczym).

Warunki i ograniczenia stosowania: wszelkie ograniczenia dotyczące zamierzonego użytkowania określone w dokumentacji technicznej załączonej do deklaracji weryfikacji WE, takie jak warunki klimatyczne, prędkość maksymalna, nachylenie itp.

Wnioskodawca: rola pełniona przez podmiot ubiegający się o zezwolenie dla typu pojazdu lub dopuszczenie pojazdu do eksploatacji – może być wykonywana przez następujące podmioty: dysponenta, producenta, przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę infrastruktury lub innych. Pojęcie to nie obejmuje innych wnioskodawców ubiegających się o certyfikaty WE.

Wstępne zaangażowanie: uprzednia wymiana informacji między wnioskodawcą, krajowym organem ds. bezpieczeństwa i innymi stronami, w ramach której każdy podmiot dostaje potwierdzenie dotyczące wykonalności projektu. Etap ten obejmuje również zamrożenie wymagań, jeżeli istnieją.

Uwaga: Innymi stronami mogą być:

- państwo członkowskie – w przypadku odstępstwa lub nowego zezwolenia (przy zastosowaniu przepisów, jeżeli jest to wymagane);
- jednostka notyfikowana – w przypadku przeglądu porozumień umownych mających zastosowanie do projektu;
- podmiot wyznaczony – w przypadku przeglądu porozumień, w tym identyfikacji/potwierdzenia przepisów krajowych mających zastosowanie do projektu;
- jednostka oceniająca (CSM) – w przypadku przeglądu porozumień mających zastosowanie do projektu;
- zarządca infrastruktury – w przypadku ustaleń dotyczących testów na torach, jeżeli są wymagane;
- Europejska Agencja Kolejowa jako obserwator.

Wydanie lub udzielenie zezwolenia: zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu lub typu pojazdu. Należy zauważyć, że w dyrektywach nie ma mowy o zezwoleniu na użytkowanie. Użytkowanie pojazdu jest realizowane w ramach odpowiednich systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMS) przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury i nie należy do procesu udzielania zezwoleń.

Wzorzec dotyczący wstępnego zaangażowania: dokument, w którym określa się wszystkie aspekty dotyczące wstępnego zaangażowania, w tym warunków testów na torach i zamrożenia wymagań (jeśli istnieje), w odniesieniu do projektu.

Wzór wniosku: zharmonizowany, zalecany dokument opracowany w celu usprawnienia pracy wykonywanej przez wnioskodawcę w celu uzyskania świadectwa dopuszczenia pojazdu do eksploatacji lub dopuszczenia typu do eksploatacji.

Zarządca infrastruktury: rola podmiotu odpowiedzialnego za ustanowienie i utrzymanie infrastruktury kolejowej lub jej części, jak określono w dyrektywie 2004/49/WE.

Zezwolenie domniemane: w przypadku zezwolenia dodatkowego, jeżeli właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie wyda w wyznaczonym czasie decyzji, dany pojazd kolejowy uznaje się za dopuszczony do eksploatacji po upływie trzech miesięcy od końca wyznaczonego okresu – art. 21 ust. 8 dyrektywy 2008/57/WE.

2 CEL I ZAKRES STOSOWANIA

2.1 CEL

Jak opisano w decyzji 2011/155/UE w sprawie publikacji dokumentu referencyjnego i administrowania dokumentem referencyjnym, celem tego dokumentu jest ułatwienie postępowania związanego z zezwalaniem na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji poprzez:

- (a) określenie wszystkich parametrów, które należy sprawdzić w związku z zezwalaniem na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji;
- (b) identyfikację wszystkich przepisów stosowanych przez państwa członkowskie w związku z zezwoleniem na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji;
- (c) powiązanie każdego mającego zastosowanie przepisu z jednym z parametrów, który należy sprawdzić w związku z zezwalaniem na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji;
- (d) klasyfikację wszystkich przepisów w grupach A, B lub C zgodnie z sekcją 2 załącznika VII do dyrektywy w sprawie interoperacyjności oraz
- (e) określenie krajowych ram prawnych obejmujących zezwalanie na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji, zgodnie z art. 1 decyzji 2009/965/WE.

W skrócie dokument referencyjny:

- sprawia, że ramy udzielania zezwoleń dotyczących pojazdów są przejrzyste; oraz
- ułatwia wzajemne uznawanie pojazdów.

Wzajemne uznawanie wiąże się z dwiema korzyściami:

- kontrole przeprowadzone w ramach udzielania zezwolenia w jednym państwie członkowskim są automatycznie wzajemnie uznawane. Oznacza to, że udzielanie zezwolenia w drugim państwie członkowskim wiąże się z kontrolą tylko wtedy, gdy „jest to ściśle niezbędne do sprawdzenia technicznej zgodności pojazdu z daną siecią” (motyw 42 dyrektywy w sprawie interoperacyjności) oraz
- ogranicza to potrzebę konfigurowania projektu pojazdu odmiennie w odniesieniu do pakietu przepisów każdego poszczególnego państwa członkowskiego.

2.2 ZAKRES STOSOWANIA

Dyrektywa w sprawie interoperacyjności obejmuje:

- pojazdy zgodne z TSI i pojazdy niezgodne z TSI;
- pojazdy działające w sieci TEN i poza nią;
- pojazdy nowe, zmodernizowane i odnowione; oraz
- pojazdy już działające w jednym państwie członkowskim, w odniesieniu do których zwrócono się o „dodatkowe zezwolenie” na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim.

Jest to również zakres stosowania dokumentu referencyjnego. Przepisy zawarte w dokumencie referencyjnym są wszystkimi przepisami i procesami, które są stosowane przez państwa

Część 1 dokumentu referencyjnego – Wytyczne dotyczące stosowania

członkowskie w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów we wszystkich przypadkach różnych zezwoleń. Uwzględnione są także przepisy krajowe, o których mowa w TSI jako obejmujących przypadki szczególne, a które nie zostały w pełni określone w TSI.

3 **ODBIORCY DOCELOWI**

Odbiorcy docelowi niniejszych wytycznych dotyczących stosowania obejmują 3 kategorie użytkowników dokumentu referencyjnego:

- użytkownicy = wszelkie osoby poszukujące informacji, takie jak wnioskodawca ubiegający się o dopuszczenie do eksploatacji, PC/krajowy organ ds. bezpieczeństwa; Agencja
- administrator dokumentu referencyjnego = Agencja
- administratorzy krajowych dokumentów referencyjnych i krajowych ram prawnych = PC/krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

4 **OPISY:**

4.1 DOKUMENT REFERENCYJNY

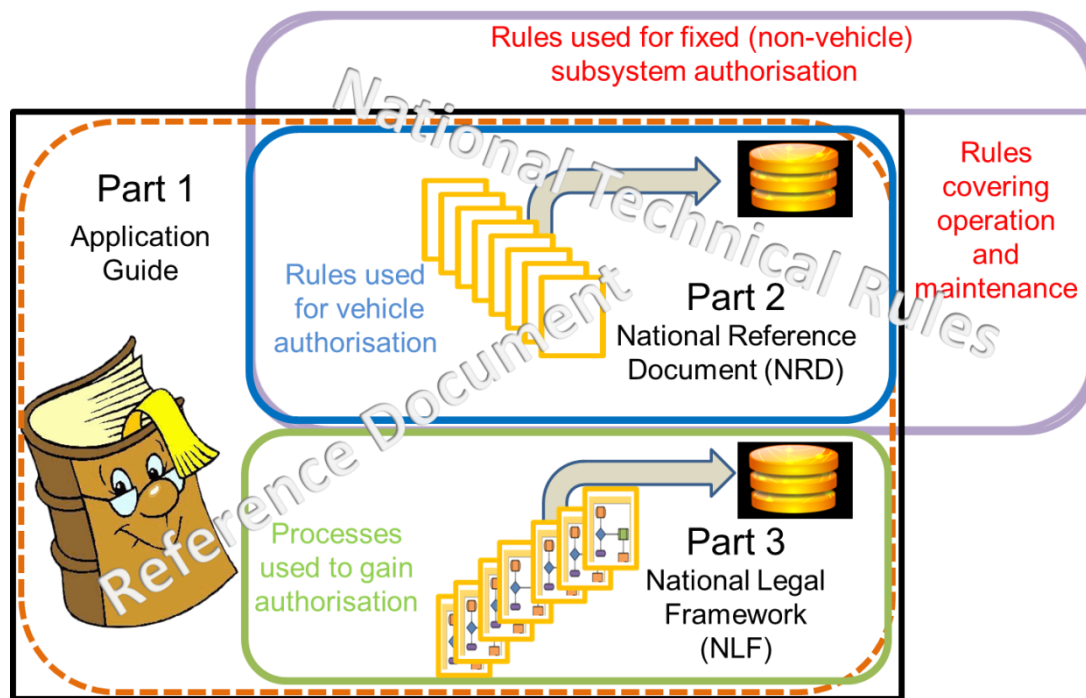
Podstawa prawna dokumentu referencyjnego

Państwa członkowskie odpowiadają za ustanawianie przepisów krajowych, w związku z czym – inaczej niż ma to miejsce w przypadku zgłaszania Komisji krajowych przepisów technicznych – Agencja nie zatwierdza przepisów zawartych w dokumencie referencyjnym. Jeżeli przepis ma zastosowanie do udzielania zezwoleń, musi być opublikowany przez Agencję. Klasyfikacje równoważności przepisów zawarte w dokumencie referencyjnym mają jednak status prawny, ponieważ określa się w nich, jakie elementy może sprawdzić lub zakwestionować krajowy organ ds. bezpieczeństwa wydający zezwolenie.

Struktura dokumentu referencyjnego i zasady ogólne

Decyzja 2011/155/UE stanowi, że dokument referencyjny ma następującą strukturę:

- Część 1: Wytyczne dotyczące stosowania. Dotyczy elementów objętych niniejszą decyzją (decyzja 2011/155/UE) oraz wszelkich innych informacji istotnych dla administrowania dokumentem referencyjnym, jego rozumienia i stosowania.
- Część 2: Krajowe dokumenty referencyjne. Dokument referencyjny uwzględnia wszystkie krajowe dokumenty referencyjne, w których wyszczególniono i sklasyfikowano przepisy krajowe, po jednym dokumencie dla każdego państwa członkowskiego, jak określono w art. 3 decyzji 2011/155/UE.
- Część 3: Informacje o krajowych ramach prawnych. Zgodnie z art. 1 decyzji 2009/965/WE dokument referencyjny obejmuje informacje na temat krajowych ram prawnych mających zastosowanie do zezwalania na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji. Część tę wypełnia się natychmiast po zgłoszeniu przez państwa członkowskie krajowych środków wykonawczych dla dyrektywy w sprawie interoperacyjności.



National Technical Rules	Krajowe przepisy techniczne
Reference Document	Dokument referencyjny
Rules used for fixed (non-vehicle) subsystem authorisation	Przepisy dotyczące zezwoleń dla podsystemów strukturalnych (innych niż pojazdy)
Rules covering operation and maintenance	Przepisy obejmujące eksploatację i utrzymanie
Rules used for vehicle authorisation	Przepisy stosowane w celu udzielania zezwoleń dla pojazdów
Processes used to gain authorisation	Procesy stosowane w celu uzyskania zezwoleń
Part 1 Application Guide	Część 1 Wytyczne dotyczące stosowania
Part 2 National Reference Document (NRD)	Część 2 Krajowy dokument referencyjny (NRD)
Part 3 National Legal Framework (NLF)	Część 3 Krajowe ramy prawne (NLF)

Wszystkie trzy części dokumentu referencyjnego są publikowane na stronie internetowej Agencji.

Rysunek 1 Związek między dokumentem referencyjnym a krajowymi przepisami technicznymi

Bazy danych

Przepisy krajowe stosowane w celu udzielania zezwoleń dotyczących pojazdów oraz związane z tym dane odnoszące się do krajowych dokumentów referencyjnych są przechowywane w dwóch bazach danych:

- prowadzonej przez Komisję Europejską bazie NOTIF-IT, w której gromadzi się dokumenty zawierające przepisy krajowe, dane dotyczące zgłaszania krajowych przepisów technicznych i bezpieczeństwa oraz odniesienia wszystkich tych przepisów do TSI, art. 8

dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa i wykazu parametrów, zgodnie z charakterem i treścią danego przepisu;

- zarządzanej przez Agencję bazy danych dokumentów referencyjnych (RDD).

Związek między bazą danych dokumentów referencyjnych (RDD) a NOTIF-IT

Aby usprawnić zgłaszanie przepisów stosowanych w związku z dopuszczaniem pojazdów do eksploatacji i uniknąć podwójnego wprowadzania danych, Komisja i Agencja postanowiły utworzyć funkcjonalne powiązanie między bazą danych dokumentów referencyjnych a NOTIF-IT.

Począwszy od wersji 3.3 RDD, przepisy wprowadzone do RDD nie muszą być wprowadzane osobno do celów zgłoszenia. Właściwe informacje można wyeksportować za pomocą odpowiedniej funkcjonalności RDD służącej do utworzenia zgłoszenia w NOTIF-IT. W ten sposób po wyeksportowaniu danych z RDD „zgłaszający” musi jedynie potwierdzić ich zgłoszenie w NOTIF-IT, aby rozpocząć proces zgłoszenia.

Eksport przepisu z RDD do NOTIF-IT powoduje utworzenie zgłoszenia takiego przepisu w NOTIF-IT. Po dokonaniu eksportu dany przepis zostaje zablokowany w RDD (nie można go już zmienić w RDD) i może się rozpocząć przetwarzanie zgłoszenia w NOTIF-IT.

Zmiany statusu (zgłoszenia przepisu) w NOTIF-IT są wyświetlane – w RDD. Jeżeli jednak przepis zostanie zaktualizowany w NOTIF-IT, zmiana ta nie będzie od razu widoczna w RDD.

Po zakończeniu przetwarzania zgłoszenia w NOTIF-IT, kiedy zgłoszenie zostanie zaakceptowane, przepis zostaje uaktualniony w RDD o zmiany dokonane w czasie trwania zgłoszenia w NOTIF-IT, jeżeli takie miały miejsce. Od tej chwili przepis zostaje odblokowany w RDD. Jeżeli zgłoszenie zostanie odrzucone w NOTIF-IT, status zgłoszenia przepisu w RDD zostaje zmieniony na „odrzucony” i przepis zostaje odblokowany w RDD. Po odblokowaniu w RDD dany przepis może być znów zmieniony w RDD.

Tylko przepisy obowiązkowe publikowane w RDD mogą być wysyłane do NOTIF-IT. Przepisy oznaczone w RDD jako „Dopuszczalne krajowe środki zapewnienia zgodności”, które tym samym mają status nieobowiązkowy, nie mogą być wysyłane do NOTIF-IT.

4.2 KRAJOWE DOKUMENTY REFERENCYJNE

Zawartość krajowych dokumentów referencyjnych

Krajowe dokumenty referencyjne zawierają wszystkie krajowe przepisy techniczne stosowane w związku z zezwoleniem na dopuszczenie pojazdów szynowych do eksploatacji. Są one uporządkowane do celów referencyjnych i wymienione w postaci listy parametrów. Aktualna wersja wykazu parametrów stanowi załącznik do decyzji 2009/965/WE wraz ze sprostowaniem opublikowanym w Dokumencie referencyjnym Wytyczne dotyczące stosowania w. 2.0-22.07.2013. Aktualizacja wykazu parametrów została przegłosowana na posiedzeniu RISC nr 73 dnia 04.06.2015 r. i wejdzie w życie dnia 01.01.2016 r.

Ponadto krajowe dokumenty referencyjne zawierają klasyfikację (A, B lub C) dla przepisów pozostałych państw członkowskich.

Jeżeli państwo członkowskie posiada krajowy przepis techniczny, którego nie można odnieść do żadnego z parametrów znajdujących się w wykazie parametrów, powinno o tym powiadomić Agencję.

Należy rozumieć, że krajowe dokumenty referencyjne zawierają wyczerpującą listę wszystkich wymogów krajowych stosowanych w odniesieniu do udzielania zezwoleń na dopuszczenie pojazdów kolejowych do eksploatacji, powiązaną wzajemnie z wykazem parametrów.

Aby zapewnić publiczny dostęp do przejrzystych i ujednoliconych informacji na temat zasad stosowanych do udzielania zezwoleń na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji, państwa członkowskie muszą w odniesieniu do wszystkich parametrów:

a) wskazać odpowiedni obowiązujący krajowy przepis techniczny lub

b) wyraźnie określić, że nie ma odpowiedniego krajowego przepisu technicznego.

Jeżeli dla danego parametru nie ma obowiązującego krajowego przepisu technicznego, w krajowym dokumencie referencyjnym trzeba zaznaczyć, że „nie ma dodatkowych wymogów oprócz obowiązujących TSI”. Jeżeli państwo członkowskie musi jeszcze sprawdzić, czy dla danego parametru istnieje jakiś wymóg, jest to zaznaczone jako „do sprawdzenia”.

Ponadto krajowe dokumenty referencyjne powinny także zawierać informacje na temat dopuszczalnych krajowych środków zapewnienia zgodności, jeżeli istnieją.

Kryteria ustalania równoważności

Każdy krajowy dokument referencyjny powinien określać, zgodnie z załącznikiem VII do dyrektywy w sprawie interoperacyjności, klasyfikację (A, B lub C) przepisów pozostałych państw członkowskich dla danego parametru:

- Grupa A oznacza „normy krajowe, które są uznawane za równoważne przepisom krajowym innych państw członkowskich” lub że dany przepis stanowi „normę międzynarodową” (np. EN, broszura UIC).

Przepis jest uważany za równoważny, jeżeli PC1 uznaje, że skoro dany przepis jest ważny w PC2, to spełnia również wymagania zasadnicze w PC1.

- Grupa C „zawiera przepisy bezwzględnie konieczne i związane z charakterystykami infrastruktury technicznej pod względem bezpiecznej i interoperacyjnej eksploatacji na danej sieci (na przykład: skrajnia ładunkowa)”.

Przepis zaklasyfikowany jako C wymaga przeprowadzenia dodatkowych weryfikacji lub badań w celu udowodnienia zgodności z przepisami PC2.

- Grupa B „zawiera wszelkie przepisy, które nie wchodzą w zakres grupy A ani C lub które nie mogły jeszcze zostać zaklasyfikowane do jednej z tych grup”.

Przepis zaklasyfikowany jako B wymaga przeprowadzenia dodatkowych weryfikacji lub badań w celu udowodnienia zgodności z przepisami PC2.

Część 1 dokumentu referencyjnego – Wytyczne dotyczące stosowania

Zgodnie z art. 23 ust. 5 i art. 25 ust. 4 dyrektywy w sprawie interoperacyjności krajowy organ ds. bezpieczeństwa może przeprowadzić weryfikację jedynie w odniesieniu do przepisów krajowych należących do grup B lub C.



4.3 KRAJOWE RAMY PRAWNE

Struktura krajowych ram prawnych

Struktura krajowych ram prawnych opiera się na dyrektywie w sprawie interoperacyjności i zaleceniu 2014/897/UE.

Celem struktury krajowych ram prawnych jest umożliwienie ich łatwego porównania, tak aby:

- znaleźć podobieństwa i znaczące różnice w krajowych ramach prawnych w państwach członkowskich oraz
- porównać je z dyrektywą w sprawie interoperacyjności i zaleceniem 2014/897/UE.

Procedura udzielania zezwolenia na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji składa się z kilku etapów. Etapy te opisano w załączniku II do niniejszego dokumentu.

Struktura krajowych ram prawnych polega na udzielaniu informacji na każdym etapie procesu powiązanych „przypadków zezwolenia”.

Przy wybieraniu „przypadków zezwolenia” do celów zezwolenia na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji celem powinno być wychwycenie wszystkich przypadków, które wchodzą w zakres stosowania dyrektywy w sprawie interoperacyjności.

Przypadki zezwolenia

W odniesieniu do pewnych „przypadków zezwolenia” procedury są podobne. Dlatego, chociaż istniały bardziej teoretyczne przypadki zezwolenia, niektóre z nich połączono.

Szczególnie poniższe dwa przypadki połączono w jeden przypadek, z wyjątkiem dodatkowego zezwolenia:

- pojazdy zgodne z TSI oraz
- pojazdy niezgodne z TSI.

W odniesieniu do obu przypadków istnieją zasadniczo dwa zestawy wymagań mających zastosowanie: TSI i krajowe przepisy techniczne. Jedyna różnica polega na tym, że do pojazdów zgodnych z TSI stosuje się TSI „Tabor”, podczas gdy w przypadku pojazdów niezgodnych z TSI ta TSI nie zawsze już obowiązuje. Niemniej jednak proces jest podobny, nawet jeżeli wymogi się różnią.

W przypadku pojazdów niezgodnych z TSI mają zastosowanie następujące przepisy w zakresie przypadków szczególnych i odstępstw:

- Przypadki szczególne: mają zastosowanie do odnowienia lub modernizacji części pojazdów, do których mają zastosowanie TSI. W przypadku dodatkowych zezwoleń mogą mieć zastosowanie przypadki szczególne, jeżeli są niezbędne ze względu na zgodność techniczną z siecią.
- Odstępstwa: mają zastosowanie na podstawie art. 9 dyrektywy w sprawie interoperacyjności. Wniosek o udzielenie odstępstwa składa do Komisji zainteresowane

państwo członkowskie. Przy ocenie skomplikowanych wniosków dotyczących odstępstw Komisja może się konsultować z Agencją. W przypadku odstępstw objętych zakresem art. 9 ust. 1 lit. b), d) i f) dyrektywy w sprawie interoperacyjności Komisja stosuje procedurę regulacyjną opisaną w art. 29 dyrektywy w sprawie interoperacyjności.

Zgodnie z art. 26 ust. 2 dyrektywy w sprawie interoperacyjności, jeżeli wydaje się zezwolenie na dopuszczenie danego pojazdu do eksploatacji, jednocześnie wydaje się zezwolenie dla typu pojazdu, natomiast gdy wydaje się zezwolenie dla typu pojazdu, niekoniecznie istnieje powiązany pojazd dopuszczony do eksploatacji. W przypadku zezwolenia jedynie dla typu należy dostarczyć deklarację weryfikacji WE (np. w przypadku stosowania moduł SD).

W opisie tego procesu zarówno zezwolenie na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji, jak i zezwolenie na dopuszczenie typu pojazdu są połączone, jeżeli nie występuje wyraźne rozróżnienie.

Następujące przypadki opracowano i przedstawiono na ogólnych diagramach:

- pierwsze zezwolenie dla pojazdu/ typu pojazdu;
- nowe zezwolenie dla zmodernizowanego/odnowionego pojazdu/typu pojazdu;
- dodatkowe zezwolenie dla pojazdu/typu pojazdu już dopuszczonego do eksploatacji przez państwo członkowskie UE w odniesieniu do pojazdów zgodnych z TSI i pojazdów niezgodnych z TSI;
- odnowione zezwolenie na dopuszczenie typu do eksploatacji, które jest już nieważne;
- kolejne zezwolenia dla pojazdów zgodnych z typem pojazdu już dopuszczonym do eksploatacji (zezwolenie dla pojazdów tego samego typu).

W art. 21 ust. 13 dyrektywy w sprawie interoperacyjności jest mowa o zezwoleniu na dopuszczenie do eksploatacji serii pojazdów. Ten przypadek zezwolenia uznaje się i rozpatruje jako kombinację zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu i następujących po nim zezwoleń dla określonego zbioru kolejnych identycznych pojazdów, udzielanych na podstawie sprawdzenia zgodności z typem. Dlatego zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji serii pojazdów nie jest opisane w diagramach ogólnych.

Wzór wniosku

Wzór wniosku to zharmonizowany dokument opracowany w celu usprawnienia pracy wykonywanej przez wnioskodawcę w celu uzyskania świadectwa dopuszczenia pojazdu do eksploatacji lub dopuszczenia typu do eksploatacji.

Wzór wniosku:

- zawiera informacje, jakie muszą być przedłożone przez wnioskodawcę od chwili rozpoczęcia do zakończenia procesu udzielania zezwolenia; obejmuje wszystkie etapy europejskich ram prawnych;
- obejmuje wszystkie przypadki zezwolenia określone w rozdziale 4.3 oraz zezwolenie jednoczesne;

Część 1 dokumentu referencyjnego – Wytyczne dotyczące stosowania

- uwzględnia wymagania dotyczące rejestracji nowego typu pojazdu w ERATV;
- może być wykorzystywany jako lista kontrolna przez wnioskodawcę i krajowe organy ds. bezpieczeństwa zaangażowane w proces udzielania zezwolenia;
- umożliwia identyfikowalność podczas całego procesu udzielania zezwolenia.

Wzór znajduje się w załączniku III.

5 **JAK KORZYSTAĆ:**

5.1 DOKUMENT REFERENCYJNY

Dokument referencyjny zawiera przepisy i procesy związane z dopuszczaniem pojazdów do eksploatacji, które są stosowane w państwach członkowskich UE oraz w Norwegii i Szwajcarii.

W oparciu o zakres danego projektu dotyczącego dopuszczenia do eksploatacji użytkownik określa przepisy i procesy, które mają być stosowane.

Dokument referencyjny może być również wykorzystywany do następujących celów:

- analizy już osiągniętego poziomu interoperacyjności;
- analizy danych zawartych w dokumencie referencyjnym, tak aby:
 - zapewnić zgodność między TSI a przepisami krajowymi (np. niedublowanie wymagań);
 - ograniczyć, w miarę możliwości, liczbę przepisów krajowych;
 - zastąpić, w miarę możliwości, przepisy krajowe wymogami TSI;
 - zamknąć, w miarę możliwości, punkty otwarte w TSI;
 - ustanowić jeden europejski proces;
 - ulepszyć proces dopuszczania pojazdów do eksploatacji;
 - uprościć klasyfikację (ABC) między przepisami państw członkowskich;
- zarządzania projektami z zakresu dopuszczenia do eksploatacji;
- ułatwienia jednoczesnego zezwolenia. Procedura jednoczesnego zezwolenia została opracowana i przedstawiona w sekcji 5.3; stosowanie tej procedury jest zalecane, ale nie obowiązkowe.

5.2 KRAJOWE DOKUMENTY REFERENCYJNE

Użytkownik

Do chwili zatwierdzenia i opublikowania wykazu przepisów danego państwa członkowskiego w RDD użytkownik może uzyskać dostęp do wykazu przepisów w formacie pdf na stronie internetowej Agencji.

W zakresie dodatkowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych zgodnie z art. 23 i art. 25 dyrektywy w sprawie interoperacyjności krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie może wykonywać weryfikacji w oparciu o przepisy krajowe zaklasyfikowane do grupy A i opublikowane w części 2 dokumentu referencyjnego (krajowego dokumentu referencyjnego). Pod tym względem kryteria weryfikowane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą dotyczyć jedynie:

- technicznej zgodności pojazdu i odpowiedniej sieci z uwzględnieniem krajowych przepisów mających zastosowanie do punktów otwartych koniecznych dla zapewnienia takiej zgodności,

- przepisów krajowych mających zastosowanie do przypadków szczególnych należycie określonych w odpowiednich TSI.

Administrator dokumentu referencyjnego

Administrator dokumentu referencyjnego jest odpowiedzialny za:

- wprowadzanie zmian do struktury krajowych dokumentów referencyjnych (NRD), w tym wszelkich aktualizacji wykazu parametrów;
- tworzenie wzorów raportów na życzenie;
- zapewnienie wsparcia dla administratorów krajowych dokumentów referencyjnych w zakresie wprowadzania, aktualizowania i publikowania informacji (przepisów i ich klasyfikacji) dotyczących krajowych dokumentów referencyjnych poszczególnych państw członkowskich;
- administrowanie bazą danych dokumentów referencyjnych.

Administrator krajowego dokumentu referencyjnego

Administrator krajowego dokumentu referencyjnego aktualizuje i publikuje przepisy krajowe i ich klasyfikacje. Zostały one opisane w sekcjach 2.4 i 2.5 podręcznika użytkownika RDD.

5.3 KRAJOWE RAMY PRAWNE

Użytkownik

Do chwili zatwierdzenia i opublikowania krajowych ram prawnych danego państwa członkowskiego w RDD użytkownik może uzyskać dostęp do krajowych ram prawnych w formacie pdf na stronie internetowej Agencji.

W RDD użytkownik uzyska dostęp do informacji ogólnych, diagramów, porównania graficznego diagramów oraz do sprawozdań. Zostało to opisane w sekcji 3.4 i 3.5 podręcznika użytkownika RDD.

Administrator ogólnych ram prawnych

Administrator ogólnych ram prawnych tworzy diagramy ogólne i informacje ogólne. Zostało to opisane w sekcji 5.13 podręcznika użytkownika RDD.

Administrator krajowych ram prawnych

Administrator krajowych ram prawnych tworzy odpowiednie krajowe ramy prawne, wykorzystując do tego celu diagramy ogólne i informacje ogólne. Zostało to opisane w sekcji 4.6 podręcznika użytkownika RDD.

Stosowanie wzoru wniosku

Wzór wniosku o zezwolenie na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji, zarządzany przez Agencję, znajduje się w załączniku III do niniejszej wersji Wytycznych dotyczących stosowania.

Wniosek, którym zarządza wnioskodawca i który jest przedkładany krajowym organom ds. bezpieczeństwa, powinien się opierać na ww. wzorze wniosku. Wniosek podlega aktualizacji na każdym etapie procesu udzielania zezwolenia wskazanym we wzorze:

- Wstępne zaangażowanie
- Ocena
- Dokumentacja zezwolenia

Wnioskodawca przedkłada krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa zaktualizowany wniosek, który może następnie służyć jako podstawa do dyskusji na różnych etapach procesu.

Krajowy organ ds. bezpieczeństwa może wykorzystać ostateczną wersję wniosku, aby wydać zezwolenie na dopuszczenie danego pojazdu do eksploatacji w zharmonizowany sposób.

Zalecana procedura dla zezwoleń jednoczesnych

Kilka krajowych organów ds. bezpieczeństwa może działać łącznie w celu udzielenia zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji. W przypadku zezwoleń dla pojazdów, które obejmują sieci w kilku państwach członkowskich, wnioskodawca składa jednocześnie wnioski do wszystkich zainteresowanych krajowych organów ds. bezpieczeństwa zgodnie z odpowiednimi przepisami obowiązującymi w dacie wniosku.

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powołują wspólną organizację, która uwzględnia m.in. ramy czasowe wdrożenia. Jeden krajowy organ ds. bezpieczeństwa zostaje wyznaczony do celów koordynacji. W kontekście wdrożenia decyzji Komisji 2011/155/UE zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa uzgadniają wdrożenie odpowiednich dokumentów referencyjnych, w szczególności w odniesieniu do części 2 „Krajowe dokumenty referencyjne” i części 3 „Informacje na temat krajowych ram prawnych”. Wyniki wstępnego zaangażowania (zob. część 3 dokumentu referencyjnego) w zakresie podziału zadań i kryteriów, jakie mają być stosowane (np. udostępnianie dokumentów, format dokumentów, język, udostępnianie parametrów, przetwarzanie niesklasyfikowanych parametrów A itp.), odnotowuje się w raporcie. Wszyscy uczestnicy, w tym wnioskodawca, uzgadniają wzorzec wstępnego zaangażowania (raport, o którym mowa powyżej).

Podział weryfikacji parametrów zaklasyfikowanych jako A między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa odbywa się w porozumieniu z wnioskodawcą i może następować poprzez przyporządkowanie parametrów do określonych grup tematycznych (np. „parametry związane z hamulcem postojoywym”). Dokumenty niezbędne do zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji

klasyfikuje się zgodnie ze strukturą „Wspólnej dokumentacji technicznej” na podstawie załącznika do decyzji Komisji 2009/965/WE.

Dla każdego parametru zaklasyfikowanego jako A wnioskodawca przedkłada dokumentację niezbędną do weryfikacji tylko do krajowego organu ds. bezpieczeństwa odpowiedzialnego za ocenę danego parametru.

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa wymieniają się informacjami, które zostały przez nich ocenione, za pomocą „certyfikatów zgodności” dotyczących parametrów zaklasyfikowanych jako A. Certyfikaty zgodności wydawane są według tematów, a nie parametrów. W ramach każdego certyfikatu należy jednoznacznie określić każdy oceniany parametr. Takie certyfikaty zgodności są wystarczające do wykazania zgodności ocenianego pojazdu z odpowiednimi przepisami, w tym przepisami państwa członkowskiego/krajowego organu ds. bezpieczeństwa otrzymującego taki certyfikat.

W przypadku parametrów zaklasyfikowanych jako B i C wnioskodawca przedkłada wymaganą dokumentację, w tym wynik oceny przez podmiot wyznaczony, każdemu odpowiedniemu krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa, który wykona własną ocenę zgodnie z przepisami krajowymi i uzgodnionym wzorcem wstępnego zaangażowania.

Dokumenty przekazywane do każdego krajowego organu ds. bezpieczeństwa muszą być sporządzone w językach zgodnych z uzgodnionym wzorcem wstępnego zaangażowania.

W przypadku parametrów zaklasyfikowanych jako A od PC XX do PC YY oraz jako C od PC YY do PC XX oceny wykonywane przez PC XX są uznawane przez PC YY, ale nie odwrotnie (co wskazuje, że może nie występować dwukierunkowa równoważność).

Nowe oceny wykonuje się w przypadku modyfikacji pojazdu, które mają wpływ na parametr objęty certyfikatem. Jeżeli zostanie udowodniona zgodność z przepisami, wydaje się nowy certyfikat.

Po ukończeniu i zatwierdzeniu odpowiedniej dokumentacji zezwolenia każdy krajowy organ ds. bezpieczeństwa może wydać zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji dla pojazdów we własnej sieci danego państwa członkowskiego.

W każdym państwie członkowskim dokumentacja zezwolenia obejmuje następujące punkty:

- dokumenty otrzymane bezpośrednio przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa danego państwa członkowskiego dla parametrów zaklasyfikowanych jako B i C;
- dokumenty otrzymane i zatwierdzone bezpośrednio przez sam krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub certyfikat wydany przez inne krajowe organy ds. bezpieczeństwa w przypadku parametrów zaklasyfikowanych jako A.

Każde zezwolenie na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji wydane w danym państwie członkowskim, włącznie z zezwoleniem dodatkowym, jest również ważne jako zezwolenie dla danego typu pojazdu w tym państwie członkowskim. Każdy odpowiedni krajowy organ ds. bezpieczeństwa musi dysponować co najmniej kopiami wszystkich certyfikatów, w tym sprawozdaniami z oceny, wydanymi przez podmiot notyfikowany w celu zapewnienia

Część 1 dokumentu referencyjnego – Wytyczne dotyczące stosowania

kompletności dokumentacji. Jest to potrzebne ze względu na ewentualne dalsze lub odnowione wnioski ze strony wnioskodawcy.



6 **ADMINISTROWANIE:**

6.1 WYTYCZNE DOTYCZĄCE STOSOWANIA DOKUMENTU REFERENCYJNEGO

Niniejsze wytyczne będą regularnie aktualizowane w świetle doświadczeń zgromadzonych przez Agencję przy wsparciu grupy roboczej ds. wzajemnego uznawania.

1. **Planowanie**

Co najmniej raz do roku Agencja dokonuje przeglądu niniejszych wytycznych dotyczących stosowania i kieruje ewentualne wnioski do grupy roboczej ds. wzajemnego uznawania. Zainteresowane podmioty mogą w razie potrzeby zażądać dokonania przeglądu.

2. **Aktualizacja**

Agencja jest odpowiedzialna za aktualizowanie wytycznych dotyczących stosowania. Przy aktualizacji Agencja uwzględnia wszelkie uwagi otrzymywane od zainteresowanych stron.

3. **Organizacja i koordynacja działań**

Agencja zbiera wszelkie uwagi dotyczące ulepszania niniejszych wytycznych dotyczących stosowania. Zainteresowane podmioty mogą zgłaszać swoje uwagi poprzez organizacje branżowe, państwa członkowskie/krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub jako indywidualni użytkownicy. Uwagi można nadsyłać na adres RDD@era.europa.eu. Wniosek Agencji dotyczący aktualizacji niniejszych wytycznych zostanie zamieszczony na stronie internetowej Agencji na co najmniej miesiąc przed złożeniem go do grupy roboczej ds. wzajemnego uznawania.

4. **Proces decyzyjny**

Decyzja o zwiększeniu częstości aktualizacji niniejszych wytycznych podejmowana jest przez grupę roboczą ds. wzajemnego uznawania na podstawie wniosku Agencji.

Grupa robocza ds. wzajemnego uznawania jest odpowiedzialna za:

- sprawdzenie wniosku Agencji oraz
- zatwierdzenie publikacji wytycznych dotyczących stosowania.

6.2 KRAJOWE DOKUMENTY REFERENCYJNE

Struktura dopuszczania pojazdów kolejowych do eksploatacji w odniesieniu do wymogów określonych w krajowych przepisach technicznych opiera się na trzech różnych etapach:

1. Wspólny wykaz parametrów, które należy sprawdzić w związku z dopuszczaniem pojazdów kolejowych do eksploatacji.
 - Wersja aktualna: załącznik do decyzji 2009/965/WE wraz ze sprostowaniem opublikowanym w Dokumencie referencyjnym Wytyczne dotyczące stosowania w. 2.0-22.07.2013.
 - Aktualizacja wykazu parametrów została przegłosowana na posiedzeniu RISC nr 73 dnia 04.06.2015 r. i wejdzie w życie dnia 01.01.2016 r.
2. Zebranie różnych wymagań krajowych dla poszczególnych parametrów oraz opublikowanie tych wymagań w formie krajowego dokumentu referencyjnego (zob. decyzja 2011/155/WE).
3. Porównanie i sklasyfikowanie, przez różne organy państw członkowskich, równoważności (A, B lub C) przepisów krajowych stosowanych przez inne państwa członkowskie (zgodnie z sekcją 2 załącznika VII do dyrektywy w sprawie interoperacyjności).

Administrowanie krajowymi dokumentami referencyjnymi (NRD)

Ustalenia dotyczące publikacji i aktualizacji krajowych dokumentów referencyjnych opisano w decyzji 2011/155/UE. Aby ułatwić administrowanie danymi i dostęp do danych zawartych w krajowych dokumentach referencyjnych, Agencja stworzyła bazę danych dokumentów referencyjnych (RDD), która jest na bieżąco aktualizowana.

Kiedy wykaz przepisów zostanie zatwierdzony i opublikowany przez dane państwo członkowskie, dostęp do tych przepisów zostanie przekierowany z formatu pdf na stronie internetowej Agencji do strony raportu w RDD.

Przeglądy krajowego dokumentu referencyjnego (NRD)

Państwo członkowskie/krajowy organ ds. bezpieczeństwa dokonuje przeglądu krajowego dokumentu referencyjnego, aby zapewnić:

- zgodność ze wszystkimi właściwymi przepisami unijnymi (np. TSI);
- zgodność ze wszystkimi właściwymi przepisami krajowymi;
- zgodność ze zmieniającymi się odpowiednimi standardami i normami;
- zgodność z aktualnym stanem wiedzy (np. w odniesieniu do dopuszczalnych krajowych środków zapewnienia zgodności).

Państwo członkowskie/krajowy organ ds. bezpieczeństwa dokonuje regularnych przeglądów informacji zawartych w krajowym dokumencie referencyjnym, tak aby dostosować je do zmieniających się przepisów, w szczególności w przypadku zmian wynikających z postępu technicznego lub ewolucji TSI.

Agencja będzie wspierać krajowe organy ds. bezpieczeństwa i państwa członkowskie, aby zagwarantować, że informacje na temat przepisów, jakie mają być stosowane w związku z dopuszczaniem pojazdów kolejowych do eksploatacji, oraz klasyfikacji ich równoważności są aktualne. Wsparcie to będzie polegać na pomocy przy przesyłaniu do RDD informacji przekazywanych przez państwa członkowskie/krajowe organy ds. bezpieczeństwa oraz na organizowaniu różnego rodzaju szkoleń dla użytkowników (np. spotkania szkoleniowe, filmy instruktażowe itp.).

Inne podmioty (np. producenci, przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, stowarzyszenia itp.) również mogą informować państwa członkowskie/krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub Agencję o konieczności aktualizacji bazy danych dokumentów referencyjnych (np. jeśli brakuje znanych przepisów lub inne istotne dane w RDD wydają się nieaktualne). Po otrzymaniu takich informacji Agencja kontaktuje się z odpowiednim państwem członkowskim/krajowym organem ds. bezpieczeństwa w celu przeanalizowania problemu, a podmioty te w razie konieczności dokonują aktualizacji danych w RDD.

Rozwój krajowych dokumentów referencyjnych

Projekty nowych lub zmienionych przepisów są zgłaszane zgodnie z procedurą z dyrektywy 98/34/WE. Inaczej jest w przypadku krajowych dokumentów referencyjnych, których nie zgłasza się zgodnie z procedurą z dyrektywy 98/34/WE.

Zmiana przepisu krajowego przez jedno państwo członkowskie może potencjalnie unieważnić zaklasyfikowanie tego przepisu do grupy A, ponieważ pojazd może stać się niezgodny z siecią innego państwa członkowskiego. Z tego względu państwa członkowskie muszą zachować dużą ostrożność przy zmienianiu przepisów oraz wziąć pod uwagę skutki, jakie zmiana przepisu może mieć dla jego klasyfikacji przez inne państwa członkowskie. Do dobrej praktyki podczas sporządzania projektu zmian należy omawianie takich zmian na posiedzeniach grupy interesu geograficznego.

Czyszczenie krajowych przepisów technicznych

Agencja wspiera państwa członkowskie przy sprawdzaniu, czy ich przepisy są dostosowane do unijnych ram prawnych, usprawniając zgłaszanie krajowych przepisów technicznych do KE¹. W tym celu Agencja stworzy usługę pod nazwą „Czyszczenie przepisów”. Usługa ta ma obejmować niezbędny zestaw działań ułatwiających porównanie i zgłaszanie krajowych przepisów technicznych, w szczególności w świetle zmian w TSI, takich jak rozszerzenie zakresu TSI w styczniu 2015 r. Będzie obejmować narzędzia, takie jak:

¹ Por. plan projektu „Strategia dostosowania krajowych przepisów technicznych do unijnych ram prawnych” – nr ref. ERA-REP-128

- tabela referencyjna: odnosząca zharmonizowany wykaz parametrów do parametrów poszczególnych TSI;
- plik transferowy do RDD: do przesyłania zaktualizowanych informacji z krajowych dokumentów referencyjnych do RDD.

Na potrzeby zakresu i celu wytycznych dotyczących stosowania dokumentu referencyjnego czyszczenie krajowych przepisów technicznych ogranicza się do przepisów obowiązujących w związku z dopuszczaniem pojazdów kolejowych do eksploatacji.

Do oceny krajowych przepisów technicznych stosuje się kryteria oceny przedstawione w tabeli 4. Aby przeprowadzić ocenę, trzeba dopilnować, aby uwzględnione zostały wszystkie obowiązkowe informacje wymagane przy zgłoszeniu, np. punkt otwarty, przypadek szczególny lub parametr, których dotyczy dany przepis itp.

Tabela 4: Kryteria oceny krajowych przepisów technicznych (źródło: Notif-IT)

KRYTERIA OCENY KRAJOWYCH PRZEPISÓW TECHNICZNYCH	
1.	Czy krajowy przepis techniczny wchodzi w zakres art. 17 ust. 3 dyrektywy w sprawie interoperacyjności?
2.	Czy przepis odnosi się do wymogu zasadniczego i do parametru? (Uwaga: w przypadku zgłoszenia przepisów niezgodnych z TSI należy odwołać się do odpowiedniego podsystemu i parametru z wykazu parametrów; w przypadku zgłoszenia przepisów dotyczących TSI zgłoszenie musi się odwoływać tylko do punktu otwartego/przypadku szczególnego, który w sposób domniemany odnosi się do parametru i wymogu zasadniczego)
3.	Czy krajowy przepis techniczny jest egzekwowany na poziomie państwa członkowskiego?
4.	Czy krajowy przepis techniczny ma zastosowanie do wszystkich zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych lub zarządców infrastruktury? (tj. nie powinien utrudniać konkurencji)
5.	Czy krajowy przepis techniczny dotyczy podsystemu niezgodnego z TSI? (jeżeli TAK, należy przejść do pytania 8, jeżeli NIE, przejść do pytania 6)
6.	Czy krajowy przepis techniczny dotyczy obszaru zastosowania należącego do zakresu TSI – czy odnosi się do punktu otwartego/przypadku szczególnego z danej TSI?
7.	Jeżeli krajowy przepis techniczny odnosi się do punktu otwartego lub przypadku szczególnego z danej TSI – czy określa tylko wymagania do spełnienia warunków punktu otwartego lub przypadku szczególnego danej TSI? (w takim przypadku dopuszczalne są tylko informacje wymagane do spełnienia warunków punktu otwartego/przypadku szczególnego, wszystkie dodatkowe informacje/wymagania są sprawdzane pod kątem ewentualnego naruszenia TSI).
8.	Czy krajowy przepis techniczny prawidłowo odwołuje się do parametru wybranego w zgłoszeniu?
9.	Czy tekst krajowego przepisu technicznego jest dostępny/podany do wiadomości publicznej?
10.	Czy do krajowego przepisu technicznego dodano informacje na temat publikacji lub organu wydającego? Czy informacje te są wyczerpujące?
11.	Dotyczy tylko ZMIENIONYCH przepisów: czy ZMIENIONY przepis jest zgodny z przepisem, który zmienia? (zaznaczyć TAK tylko wtedy, jeżeli wpisano dane dotyczące wcześniej zarejestrowanego przepisu)



12.	Czy do krajowego przepisu technicznego dodano informacje dotyczące procedur oceny zgodności i weryfikacji, jakie należy wykonać na potrzeby krajowego przepisu technicznego? Czy informacje te są wyczerpujące?
13.	Czy do krajowego przepisu technicznego dodano informacje na temat organów wyznaczonych do wykonywania procedur oceny zgodności i weryfikacji? Czy informacje te są wyczerpujące?

Przy podawaniu informacji dotyczących odpowiedniego krajowego przepisu technicznego w RDD państwa członkowskie mogą przesyłać przepisy, za pomocą odpowiedniej funkcji w RDD, do systemu Notif-IT w celu zgłoszenia do KE.

Ostatni etap procesu czyszczenia kończy się zatwierdzeniem przepisu przez KE i opublikowaniem tego zatwierdzenia w Notif-IT, po czym w RDD wyświetla się status „zatwierdzony”. Jeżeli przepis został odrzucony przez KE, przestaje mieć zastosowanie i państwo członkowskie powinno podjąć odpowiednie kroki, np. wycofać lub dostosować dany przepis.

Aktualizacja wykazu parametrów

Wniosek Agencji dotyczący aktualizacji wykazu parametrów został przyjęty na posiedzeniu RISC 73 dnia 04 czerwca 2015 r. Nowa wersja wykazu parametrów wejdzie w życie dnia 1 stycznia 2016 r.

Zmiana ma na celu lepsze zrozumienie i stosowanie wykazu parametrów i obejmuje:

- dodanie/ulepszenie wyjaśnień parametrów,
- usunięcie nieaktualnych parametrów,
- kwestie niezbędne w związku z aktualizacją TSI (np. TSI Sterowanie),
- bardziej szczegółowe specyfikacje,
- nowe parametry (w odniesieniu do niektórych aspektów, np. EMC).

Na potrzeby wniosku wykorzystano informacje zwrotne od krajowych organów ds. bezpieczeństwa, grup interesu geograficznego, wnioskodawców, innych zainteresowanych podmiotów oraz Agencji.

Do nowego wykazu parametrów zostanie dołączona tabela referencyjna – dokument opublikowany i zarządzany przez Agencję, który pokazuje zależności między wykazem parametrów a parametrami poszczególnych technicznych specyfikacji interoperacyjności. Zawartość tabeli referencyjnej zostanie umieszczona w RDD.

Do chwili wejścia w życie nowego wykazu parametrów przepisy oraz ich klasyfikacja równoważności będą zarządzane w ramach RDD w oparciu o wykaz parametrów opublikowany w załączniku III do Dokumentu referencyjnego Wytyczne dotyczące stosowania, w. 2.0-22.07.2013. Po wejściu w życie zmienionego wykazu parametrów:

- Agencja wdroży zaktualizowany wykaz parametrów w RDD.

- Przy współdziałaniu państw członkowskich/krajowych organów ds. bezpieczeństwa Agencja będzie koordynować migrację wcześniej opublikowanych krajowych dokumentów referencyjnych do zaktualizowanego wykazu parametrów, z uwzględnieniem następujących etapów:
 - W porozumieniu z danym państwem członkowskim/krajowym organem ds. bezpieczeństwa Agencja przedstawi im do przeglądu wykaz istniejących przepisów opublikowanych w RDD uporządkowany według nowego wykazu parametrów. Wykaz będzie przekazany w formie pliku przesłanego z RDD (MS Excel). W miarę możliwości przepisy będą przypisywane do parametrów w sposób automatyczny (jeżeli dla parametrów istnieje zależność jeden do jednego). Państwa członkowskie/krajowe organy ds. bezpieczeństwa dokonują przeglądu wykazu pod kątem prawidłowości i aktualności informacji oraz przypisują odpowiednie parametry do tych przepisów, dla których nie ma bezpośredniej zależności między poprzednim wykazem parametrów a wykazem zaktualizowanym.
 - Po dokonaniu przeglądu państwo członkowskie/krajowy organ ds. bezpieczeństwa przedkłada plik RDD do Agencji w celu zamieszczenia i opublikowania w RDD.

Zmiany w normach, do których odnoszą się przepisy stosowane na potrzeby udzielania zezwoleń dotyczących pojazdów (np. normy EN, broszury UIC)

Ponieważ organizacje branżowe mogą dokonywać zmian w normach z różnych powodów (w tym dla korzyści komercyjnych), wszystkie zainteresowane państwa członkowskie muszą podjąć decyzję, czy dostosować przepis krajowy do najnowszej obowiązującej wersji danej normy w przypadku jej zmiany. Przepisy krajowe powinny zawsze w sposób jednoznaczny odnosić się do odpowiedniej wersji danej normy.

Jeżeli państwo członkowskie chce zmienić wersję normy, do której odnosi się dany krajowy przepis techniczny, musi zastosować procedurę zgłoszenia zgodnie z dyrektywą 98/34/WE w odniesieniu do nowego (zaktualizowanego) projektu przepisu.

Zmiana norm, do których odnoszą się przepisy, może zmienić wszystkie powiązane klasyfikacje równoważności (A, B, C). Dlatego należy ponownie dokonać oceny tych klasyfikacji. Aby nie zagrażało wzajemnemu uznawaniu, aspekt ten musi być wzięty pod uwagę przez wszystkie podmioty zaangażowane w przegląd norm podczas rozważania wprowadzenia zmian w normach wykorzystywanych w kontekście udzielania zezwoleń dotyczących pojazdów.

Odniesienia do norm lub innych dokumentów w krajowych przepisach technicznych:

Aby uwzględnić aktualny stan wiedzy oraz umożliwić postęp techniczny, przepisy krajowe często odnoszą się do norm krajowych lub międzynarodowych bądź innych dokumentów wydawanych przez organizacje kolejowe, np. norm EN, broszur UIC itp.

Część 1 dokumentu referencyjnego – Wytyczne dotyczące stosowania

Wersja danej normy lub dokumentu powinna być określona, a wnioskodawca powinien stosować daną wersję. Jeżeli norma lub dokument zostały określone bez identyfikacji obowiązującej wersji, to wnioskodawca powinien stosować najnowszą obowiązującą wersję normy lub dokumentu.

Wersja norm, która ma być stosowana w czasie trwania projektu, powinna być określona we wzorcu wstępnego zaangażowania.



6.3 KRAJOWE RAMY PRAWNE

Ustanowienie jednego europejskiego procesu

W celu wdrożenia zharmonizowanych ram prawnych niezbędne jest, aby państwa członkowskie, wspierane przez Agencję, dostosowały swoje krajowe ramy prawne dotyczące dopuszczania pojazdów do eksploatacji do unijnych ram prawnych (ogólnych ram prawnych).

Agencja będzie wspierać państwa członkowskie, a odpowiednia procedura jest w trakcie opracowywania.

Ogólne ramy prawne

Ogólne ramy prawne obejmują diagramy ogólne i informacje ogólne. Ogólne ramy prawne należy wykorzystywać do:

- rejestrowania krajowych ram prawnych każdego państwa członkowskiego; oraz
- zapewnienia wnioskodawcom łatwego dostępu do krajowych ram prawnych.

Do zapisywania informacji ogólnych wykorzystuje się format inny niż diagram ogólny.

Ogólne diagramy i informacje ogólne zawarte w załącznikach I i II obejmują wszystkie przypadki zezwolenia i każde działanie/wynik, które można opracować w celu zgromadzenia potrzebnych informacji:

- odniesienia/linki do przepisów (aktów prawnych lub wytycznych) oraz
- cechy działania/wyniku, np. format (elektroniczny, papierowy).

Ogólne diagramy zawierają również:

- odniesienia do prawodawstwa UE oraz
- role w procesie.

Każde państwo członkowskie wykorzysta ogólne ramy prawne do opisanie swoich własnych krajowych ram prawnych i albo wskaże niestosowane części tych przepisów, albo w razie konieczności doda uwagi i informacje.

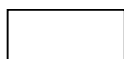
Jak odczytywać diagramy

Diagramy

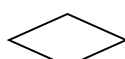
Standardowe diagramy opisujące proces zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji wykorzystują 6 symboli UML (ujednoliczonego języka modelowania):



Początek/koniec



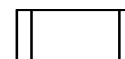
Działanie



Decyzja z kilkoma
odpowiedziami



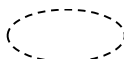
Wynik



Podetap



Rozdzielacz/łącznik



Pośredni
początek/koniec

Zasady

- Symbole są połączone strzałkami bezpośrednimi.
- Na symbolu łącznika jest zaznaczone, czy strzałki równoległe oznaczają „i” czy „albo”.
- Symbol rozdzielacza zawsze oznacza „i”.
- Diagram rozpoczyna się i kończy tym samym symbolem.
- Aby diagramy były czytelne, pętle logiczne (czyli wykonywanie działania lub serii działań aż do spełnienia danego warunku) nie zostały pokazane.
- Działanie to czynność wymagająca użycia czasownika, np. zażądać, przedłożyć, zmienić.
- Decyzja to często odpowiedź na pytanie. Odpowiedź to często para Tak/Nie, ale może być też kilka odpowiedzi.
- Wynik to rezultat działania i jest to często dokument w formie papierowej lub elektronicznej.
- Wyniki trafiają do odbiorcy.
- Rola zaznaczona na diagramie to rola odpowiedzialna za dane działanie. Inne podmioty mogą pełnić rolę pomocniczą, ale nie są zaznaczone na diagramie.
- Jeżeli w ustawodawstwie określono ramy czasowe, jest to zaznaczone w danym działaniu/decyzji/wyniku za pomocą (*).
- Działania/decyzje/wyniki zostały oznaczone kolorami, aby wskazać, czy są to:
 - kolor zielony = zalecane praktyki
 - kolor fioletowy = obowiązkowe zgodnie z ustawodawstwem UE
 - kolor brązowy = obowiązkowe zgodnie z ustawodawstwem krajowym
- Odniesienia do ustawodawstwa zostały oznaczone kolorami, aby wskazać, czy są przepisy:
 - kolor żółty = unijne
 - kolor szary = krajowe
- Uwagi dotyczące:
 - działań obowiązkowych zgodnie z przepisami unijnymi, które nie zostały transponowane lub nie są stosowane przez dane PC,
 - lub innych działań (zalecanych praktyk, obowiązkowych zgodnie z ustawodawstwem krajowym), dostarczające dodatkowych informacji, umieszczono na białym tle w ramach ograniczonych linią przerywaną
- Zastosowano następujące skróty UE:
 - ID – dyrektywa w sprawie interoperacyjności
 - R – zalecenie 2014/897/UE
 - CSM – rozporządzenie w sprawie CSM 402/2013

Informacje na temat krajowych ram prawnych, które należy podać oprócz diagramów

W celu zebrania niezbędnych informacji na temat krajowych ram prawnych należy oprócz diagramów dostarczyć inne informacje.

Zasadniczo informacje są potrzebne w odniesieniu do przepisów i dokumentów. Opisano je w poniższych sekcjach. Na diagramach grubszą linią oznaczono również działania/decyzje/wyniki, które wymagają podania dodatkowych informacji.

Mogą istnieć inne dodatkowe informacje, które nie są związane z przepisami lub dokumentami.

W przypadku przepisów należy określić:

- szczegółowe odniesienie do przepisów, w których ustalone są wymagania, oraz
- języki, w których przepisy są dostępne.

Informacje ogólne

Udostępnianie podmiotom informacji ogólnych jest powszechną praktyką.

Większość wymaganych informacji jest niezbędna do zrozumienia wdrożenia środków zastosowanych przez państwa członkowskie przy transpozycji dyrektywy w sprawie interoperacyjności zgodnie z zaleceniem 2014/897/UE.

Aby procedura była przejrzysta dla wszystkich zaangażowanych stron, wstępnym warunkiem procesu jest zatem podanie informacji ogólnych.

Informacje ogólne zawierają opisy:

- procesów, procedur i wytycznych w zakresie udzielania zezwolenia;
- ról i obowiązków odpowiednich podmiotów;
- opłat;
- punktów kontaktowych oraz
- krajowych prawnych ram czasowych.

Publikacja i prowadzenie krajowych ram prawnych

Administrowanie ogólnymi ramami prawnymi

1. Planowanie

Po aktualizacji przepisów unijnych lub zaleceń UE/Agencji w zakresie ulepszenia dopuszczania pojazdów do eksploatacji lub w oparciu o swoje doświadczenia Agencja raz do roku dokonuje przeglądu ogólnych ram prawnych i kieruje ewentualne wnioski do grupy roboczej ds. wzajemnego uznawania.

2. Aktualizacja

Agencja jest odpowiedzialna za aktualizowanie ogólnych ram prawnych. Przy każdej aktualizacji Agencja uwzględnia uwagi otrzymywane od zainteresowanych stron.

3. Organizacja i koordynacja działań

Agencja zbiera uwagi dotyczące ulepszania ogólnych ram prawnych. Zainteresowane podmioty mogą zgłaszać swoje uwagi poprzez organizacje branżowe, państwa członkowskie/krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub jako indywidualni użytkownicy. Uwagi można nadsyłać na adres RDD@era.europa.eu

Wniosek Agencji dotyczący aktualizacji ogólnych ram prawnych zostanie zamieszczony na stronie internetowej Agencji na co najmniej miesiąc przed złożeniem go do grupy roboczej ds. wzajemnego uznawania.

4. **Proces decyzyjny**

Grupa robocza ds. wzajemnego uznawania jest odpowiedzialna za:

- a. sprawdzenie wniosku Agencji oraz
- b. zatwierdzenie publikacji ogólnych ram prawnych.

Administrowanie krajowymi ramami prawnymi

Kiedy krajowe ramy prawne danego państwa członkowskiego zostaną zatwierdzone i opublikowane przez takie państwo członkowskie w RDD, dostęp do takich krajowych ram prawnych w formacie pdf na stronie internetowej Agencji zostanie wyłączony.

1. **Planowanie**

Państwo członkowskie/krajowy organ ds. bezpieczeństwa dokonują przeglądu swoich krajowych ram prawnych w następnym:

- a. aktualizacji przepisów unijnych lub zaleceń UE/Agencji w zakresie ulepszenia dopuszczania pojazdów do eksploatacji lub
- b. aktualizacji przepisów krajowych.

2. **Aktualizacja**

Pierwsza osoba do kontaktu określona w informacjach ogólnych dopilnowuje, aby przeprowadzono aktualizację krajowych ram prawnych.

3. **Organizacja i koordynacja działań**

Po opublikowaniu aktualizacji ogólnych ram prawnych Agencja powiadamia każdą osobę do kontaktu odpowiedzialną za krajowe ramy prawne w RDD za pomocą poczty elektronicznej z adresu RDD@era.europa.eu.

Zaktualizowane krajowe ramy prawne publikowane są w terminie 1 miesiąca od powiadomienia przez Agencję.

Jeżeli nowy przepis krajowy dotyczący dopuszczania pojazdów do eksploatacji zostanie zgłoszony w NOTIF-IT, to zaktualizowane krajowe ramy prawne powinny zostać opublikowane w terminie 1 miesiąca od zgłoszenia.

4. **Proces decyzyjny**

Pierwsza osoba do kontaktu określona w informacjach ogólnych jest odpowiedzialna za:

- a. sprawdzenie zaktualizowanych krajowych ram prawnych oraz
- b. zatwierdzenie ich publikacji.



ZAŁĄCZNIK I – FORMULARZ DO INFORMACJI PODSTAWOWYCH

1. Informacje ogólne

Dane kontaktowe na potrzeby krajowych ram prawnych		
Państwo	Nazwa organizacji	Numer telefonu do biura
Imię i nazwisko	E-mail	Numer telefonu komórkowego

	Czy istnieją (tak/nie)	Klasyfikacja: (ogólna, szczególna, szczegółowa)	Szczegółowe odniesienie do przepisów	Języki, w których przepisy są dostępne	PC
Czy transponowano dyrektywę w sprawie interoperacyjności?		Nie dotyczy			Nie dotyczy
Wytyczne krajowe		Nie dotyczy			
Wymagane dodatkowe zezwolenie		Nie dotyczy			
Definicje:	Typ pojazdu				
	Okres ważności typu	Nie dotyczy			
	Modernizacja				
	Odnowienie				
Określić ustalenia dotyczące testów na-torach – wymagania administracyjne, techniczne i operacyjne					
Koordinacja z innymi państwami członkowskimi	Procedura jednoczesnego wniosku				



2. Role i zadania

W procedurze udzielania zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji uczestniczyć mogą następujące role i podmioty: wnioskodawca, przedsiębiorstwo kolejowe, zarządca infrastruktury, posiadacz pojazdu, jednostka notyfikowana, podmiot wyznaczony, krajowy organ ds. bezpieczeństwa, państwo członkowskie, jednostka oceniająca (CSM) i inne (laboratoria itd.).

Niektóre podmioty mogą odgrywać kilka ról, np. wnioskodawca może być również przedsiębiorstwem kolejowym, a jednostka notyfikowana może być również podmiotem wyznaczonym. Celem niniejszej tabeli jest wyjaśnienie wymagań, jeżeli takie istnieją, w odniesieniu do każdej z powyższych ról.

W poniższej tabeli należy uzupełnić następujące informacje:

- odniesienie do przepisów, w których opisane są wszystkie role, oraz języki, w których te przepisy są dostępne;
- wykaz kryteriów umożliwiających podmiotowi odgrywanie swojej roli; oraz
- wykaz wszystkich podmiotów, które mogą odgrywać rolę.

Wymagania dotyczące podmiotu w odniesieniu do roli	Wnioskodawca	Zarządca infrastruktury	Jednostka notyfikowana	Podmiot wyznaczony	KRAJOWY ORGAN DS. BEZPIECZEŃSTWA	PC	Organ odwoławczy	Jednostka oceniająca (CSM)	Właściwy podmiot	Inne(*)
Szczegółowe odniesienie do przepisów										
Języki, w których przepisy są dostępne:										

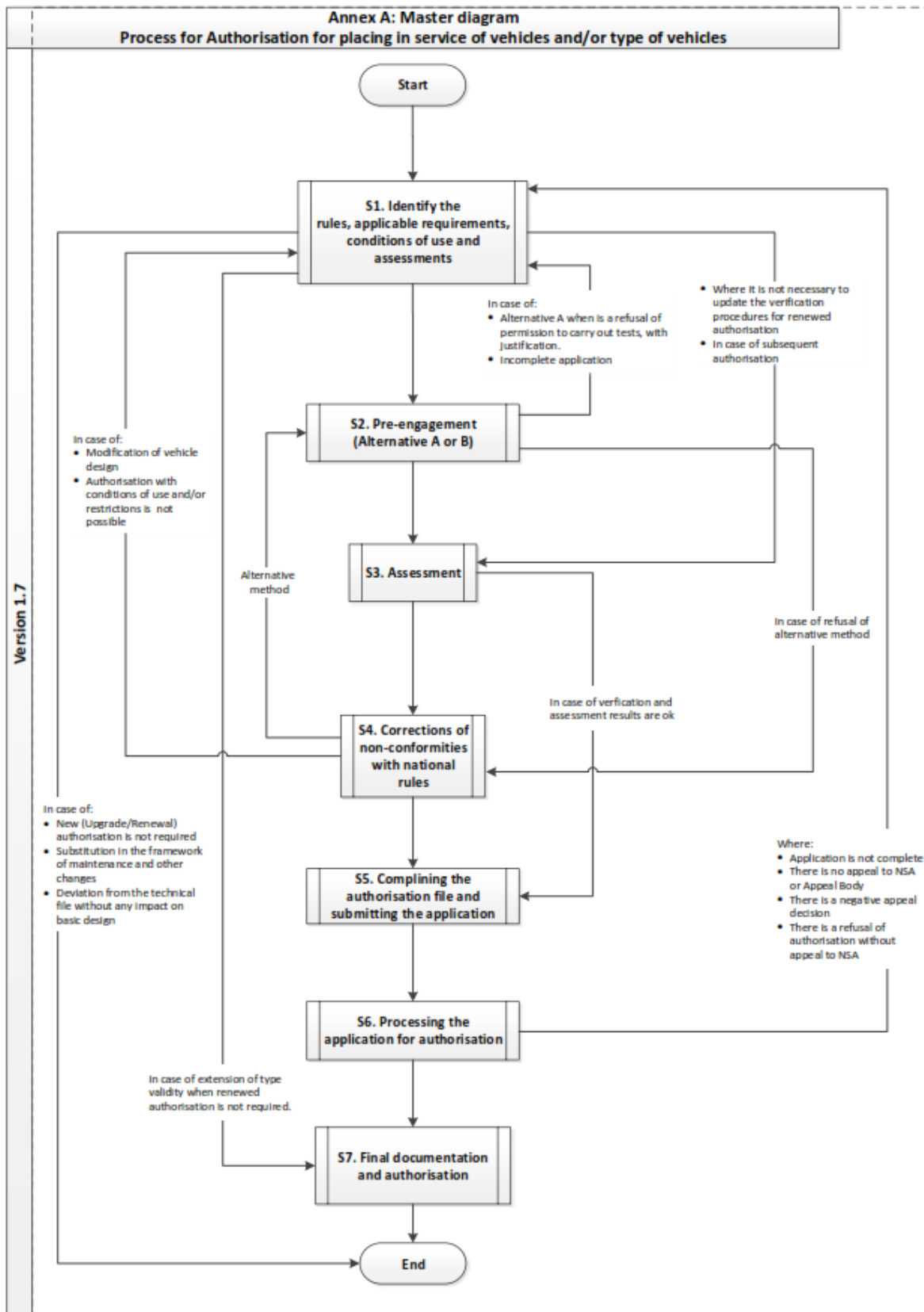


ZAŁĄCZNIK II – ETAPY PROCESU WYDAWANIA ZEZWOLENIA

Proces ten składa się z ogólnych informacji i ośmiu etapów. Ogólne informacje stanowią wstępny warunek przed opisem procesu.

Etapy procesu:

- Etap 1 – określenie przepisów, obowiązujących wymagań, warunków eksploatacji i ocen;
 - Etap 1 – podetap 1: decyzja w sprawie przypadku zezwolenia;
 - Etap 1 – podetap 2: odstępstwo od TSI;
- Etap 2
 - Wstępne zaangażowanie
 - Wariant A (jeżeli podejście do wykonywania testów zakłada wydanie zezwolenia na wykonanie testów przez właściwy podmiot):
 - Wariant B (jeżeli podejście do wykonywania testów zakłada brak zaangażowania właściwego podmiotu):
 - Wstępne zaangażowanie
 - Podetap 1: ocena propozycji zastosowania alternatywnych metod w celu spełnienia zasadniczych wymagań;
 - Podetap 2: zezwolenie na wykonanie testów na torach;
- Etap 3 – ocena;
- Etap 4 – korekta niezgodności z przepisami krajowymi;
- Etap 5 – opracowywanie dokumentacji dotyczącej zezwolenia i złożenie wniosku;
- Etap 6 – przetwarzanie wniosku o wydanie zezwolenia:
 - Podetap 1: odwołanie;
- Etap 7 – ostateczna dokumentacja i wydanie zezwolenia;
- Etap 8 – Rejestracja zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR).



Etap 1. Określenie przepisów, obowiązujących wymagań, warunków użytkowania i ocen
Decyzja w sprawie przypadku zezwolenia

Pierwszy krok etapu 1 polega na podjęciu przez wnioskodawcę decyzji co do przypadku zezwolenia, który ma zastosowanie, z wyjątkiem przypadku nowego zezwolenia, w którym decyzję podejmuje państwo członkowskie. W przypadku odnowienia lub modernizacji wnioskodawca musi powiadomić państwo członkowskie, aby dowiedzieć się, czy konieczne jest nowe zezwolenie. Wybór opiera się na informacjach ogólnych zawartych w dokumentacji dotyczącej krajowych ram prawnych.

Uwaga: Zmiana może obejmować modyfikację oprogramowania.

Informacje na temat krajowych ram prawnych, które należy podać oprócz diagramów

Określić:

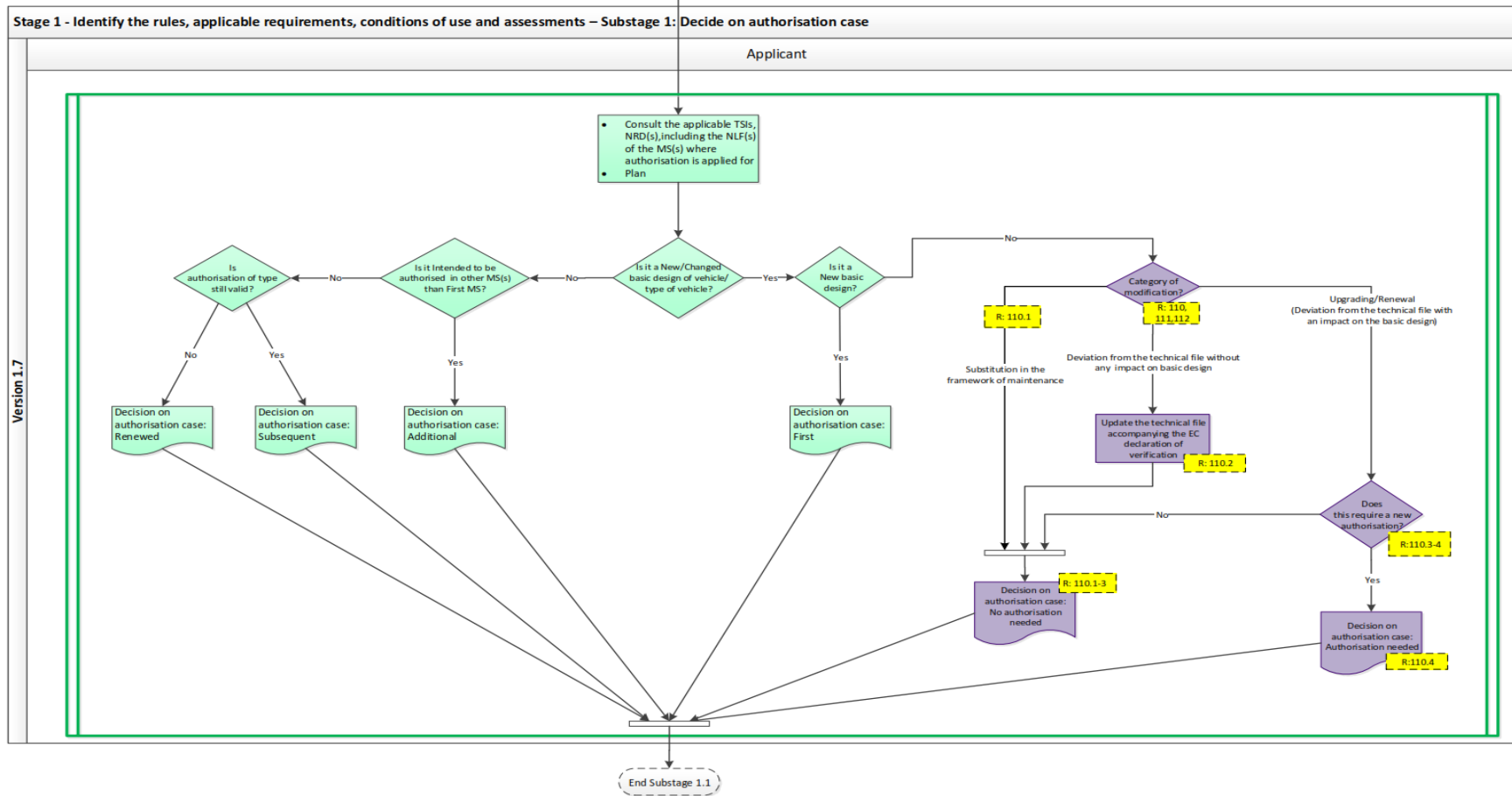
- wymagania co do zawartości dokumentacji opisującej projekt w przypadku modernizacji/odnowienia;
- wymagania co do zawartości dokumentacji dotyczącej wcześniejszych zezwoleń;
- wymagania co do zawartości rejestrów dotyczących utrzymania, eksploatacji i modyfikacji;
- wymagania co do zawartości dokumentacji opisującej projekt w przypadku odnowionego zezwolenia;
- kryteria dotyczące nowego zezwolenia.





Non mandatory/
Common practice
Legal route

R: Recommendation
2014/897/EU





Etap 2. Wstępne zaangażowanie (wariant A/wariant B)

Uwzględniono wstępne zaangażowanie, ponieważ jest powszechnie stosowaną „dobrą” praktyką.

Opis procesu

Proces przedstawiono na diagramie. Dodatkowe wyjaśnienia podano w sekcji poniżej.

Jeżeli chodzi o przepisy krajowe, to oceny, powiązane procedury weryfikacyjne i dowody wymagane w przypadku każdego państwa członkowskiego podano w części 2 dokumentu referencyjnego.

Udział podmiotów na etapie wstępnego zaangażowania dotyczy następujących kwestii:

- wnioskodawca – wszystkie kwestie związane ze wstępnym zaangażowaniem;
- krajowy organ ds. bezpieczeństwa – przepisy mające zastosowanie, w tym szczególne ustalenia krajowe dotyczące testów na torach;
- jednostki oceniające – ustalenia z wnioskodawcą;
- zarządca infrastruktury – dostęp na potrzeby wykonania testów;
- właściwy podmiot wymagany przez państwo członkowskie w przypadku wariantu A.

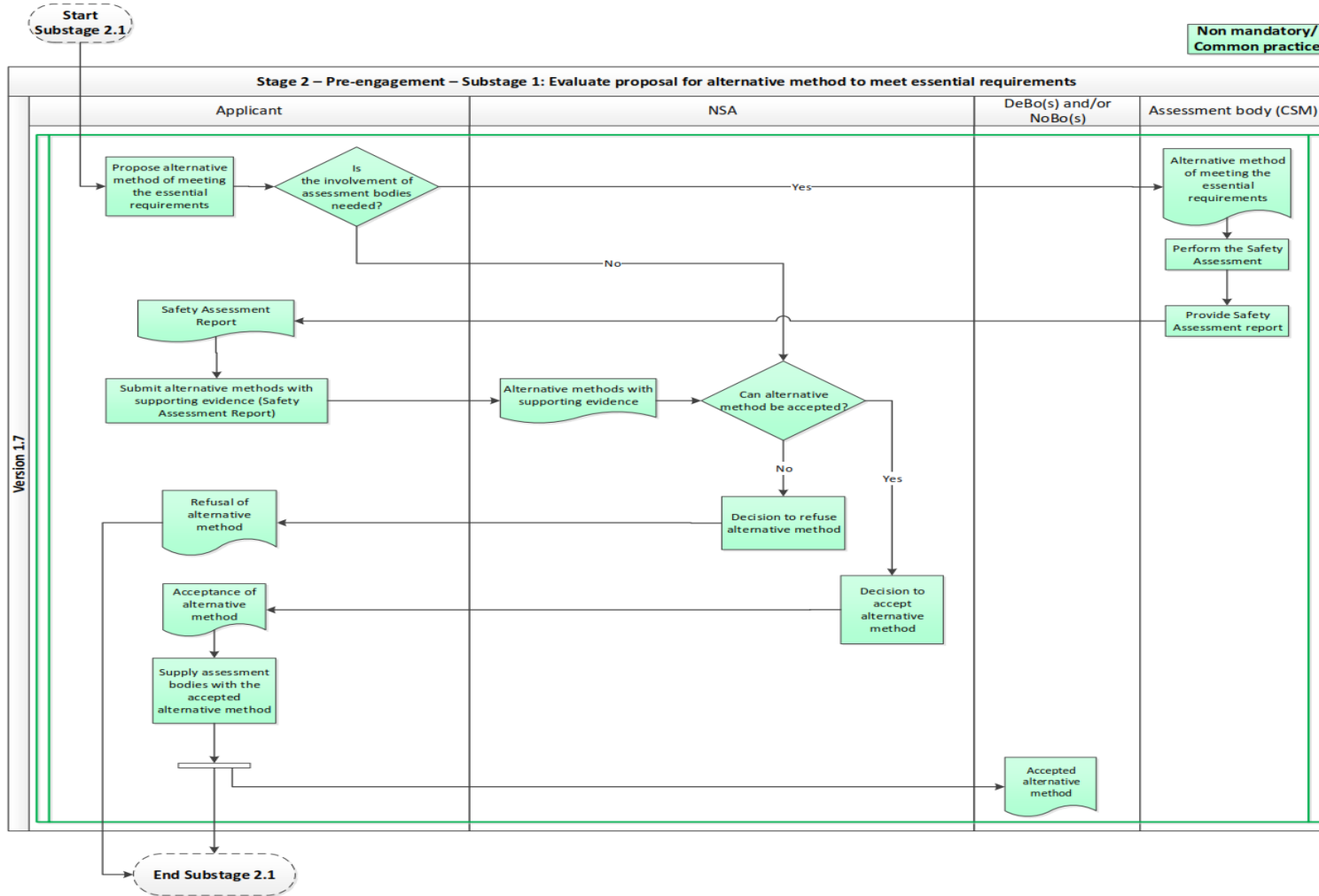
Wynikiem tego etapu jest wzorzec wstępnego zaangażowania uzgodniony pomiędzy wszystkimi zaangażowanymi stronami.

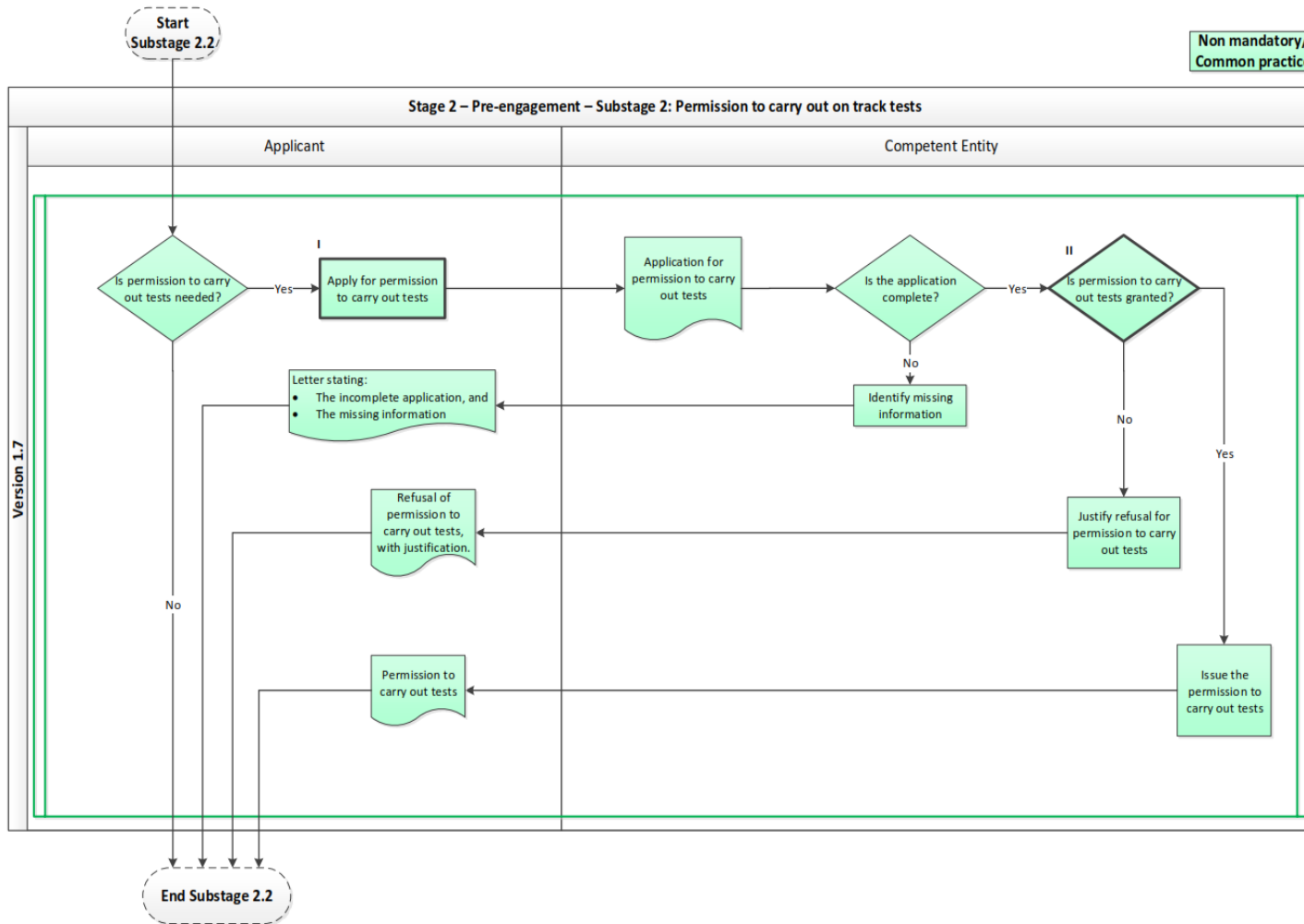
Informacje na temat krajowych ram prawnych, które należy podać oprócz diagramów

Określić:

- procedurę ustalania warunków przeprowadzania testów na torach;
- procedurę ustanowienia wzorca wstępnego zaangażowania;
- wymagania i zawartość wniosku o wydanie zezwolenia na wykonanie testów;
- kryteria dotyczące decyzji w sprawie wydania zezwolenia na wykonanie testów.







Etap 3. Ocena

Ocena jest jednym z etapów procesu dopuszczenia pojazdu do eksploatacji wymienionym w dyrektywie w sprawie interoperacyjności.

Opis procesu

Na tym etapie uwzględnione są wszystkie konieczne oceny dotyczące zezwolenia na dopuszczenie typu pojazdu/pojazdu do eksploatacji; nie omówiono tu jednak oceny szczegółowej (podsystemów, części podsystemów, etapów weryfikacji, składników interoperacyjności).

Każda jednostka oceniająca odpowiada za sporządzenie dokumentacji związanej z przeprowadzonymi ocenami.

Wnioskodawca przeprowadza weryfikacje i określa dowody.

Informacje na temat krajowych ram prawnych, które należy podać oprócz diagramów

Określić:

- wymagania co do oceny ryzyka;
- wymagania co do dowodów;
- wymagania co do zawartości raportu w sprawie oceny bezpieczeństwa.



Etap 4. Korekta niezgodności z przepisami krajowymi

Zakłada się, że należy osiągnąć pełną zgodność z przepisami, o ile nie przyznano odstępstwa od TSI lub przepisów krajowych, dlatego możliwości wnioskodawcy są ograniczone do zmiany projektu lub warunków użytkowania.

Opis procesu

Działania naprawcze można powtarzać do momentu osiągnięcia zgodności.

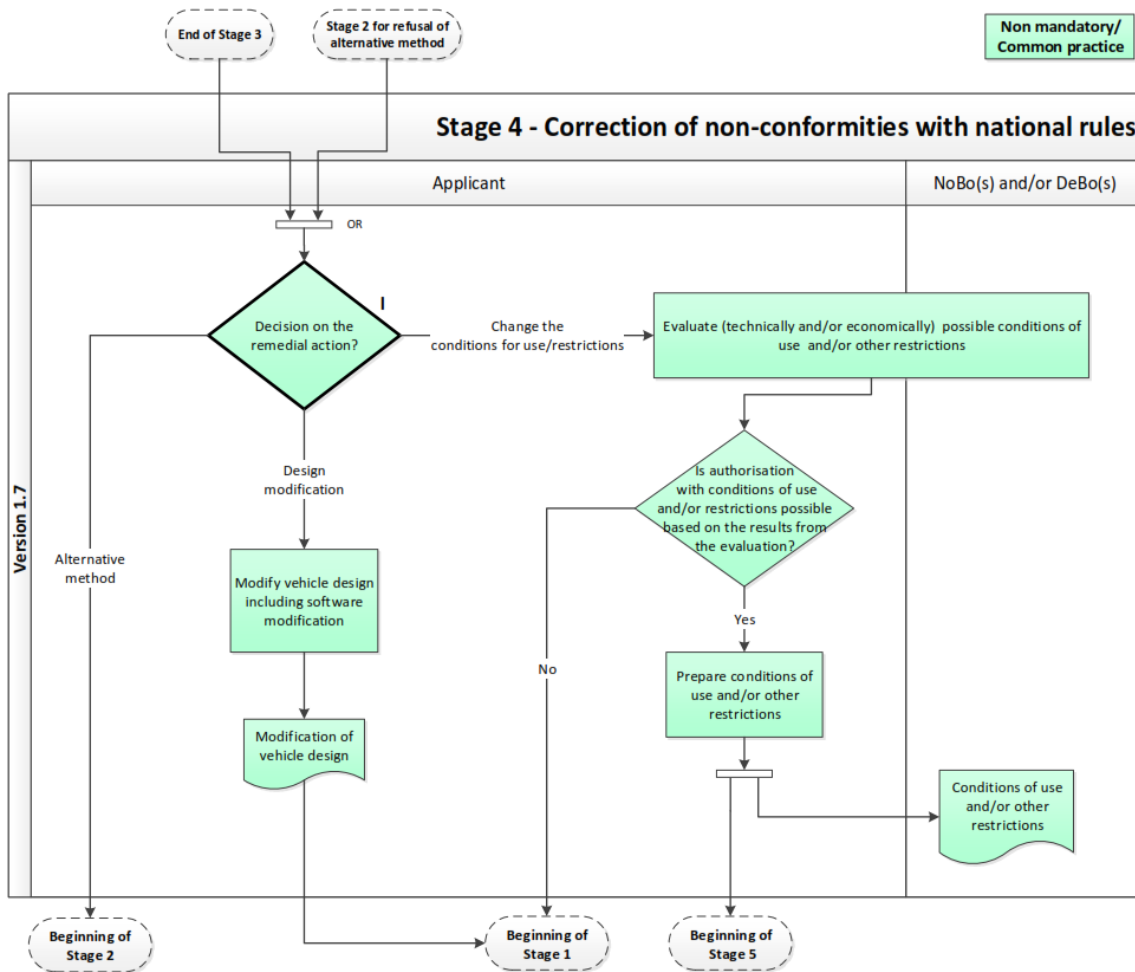
Propozycje dotyczące warunków użytkowania i innych ograniczeń powinny opierać się na niezbędnych ocenach przeprowadzonych w ramach etapu 3. W miarę możliwości należy unikać ograniczeń.

Uwaga: Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji wydawane jest przed faktycznym rozpoczęciem eksploatacji pojazdu. Użytkowanie pojazdu i jego bezpieczna eksploatacja (w tym eksploatacja i utrzymanie) objęte są systemem zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego. Kontrole, które krajowy organ ds. bezpieczeństwa przeprowadza w odniesieniu do eksploatacji i utrzymania na potrzeby zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, dotyczą wyłącznie zaprojektowanego stanu roboczego pojazdu.

Informacje na temat krajowych ram prawnych, które należy podać oprócz diagramów

Określić:

- możliwe działania naprawcze: metody alternatywne, modyfikacje projektu, zmianę warunków użytkowania/ograniczeń;
- kryteria dotyczące decyzji w sprawie działania naprawczego.





Etap 5. Opracowywanie dokumentacji dotyczącej zezwolenia i złożenie wniosku

Opis procesu

Opracowywanie dokumentacji dotyczącej zezwolenia obejmuje wszystkie działania związane z gromadzeniem dokumentacji uzupełniającej, która jest wymagana na potrzeby wniosku.

Oficjalny wniosek o wydanie zezwolenia składa się, gdy dokumentacja dotycząca zezwolenia jest kompletna w uzgodnionym zakresie.

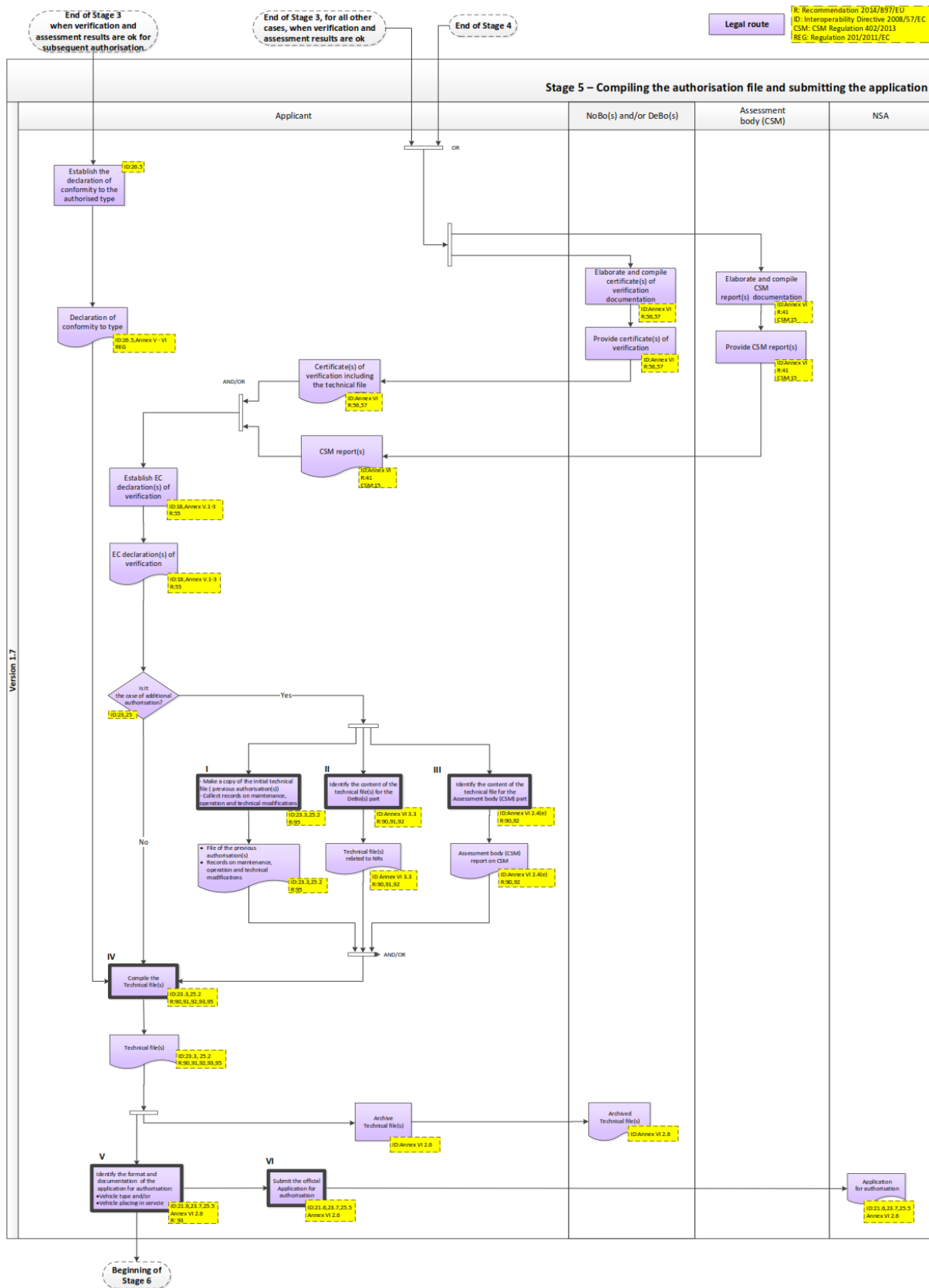
Jak przewidziano w dyrektywie w sprawie interoperacyjności, certyfikaty powinny zawierać warunki użytkowania lub ograniczenia, jeżeli jakiegokolwiek istnieją.

Informacje na temat krajowych ram prawnych, które należy podać oprócz diagramów

Określić:

- wymagania co do zawartości dokumentacji dotyczącej zezwolenia (w tym „dokumentacji technicznej”);
- czy istnieje jasna lista kontrolna, z której należy korzystać przy opracowywaniu dokumentacji dotyczącej zezwolenia;
- zaakceptowaną dokumentację dotyczącą zezwolenia udzielonego przez wdrożeniem dyrektywy w sprawie interoperacyjności;
- wymagania i zawartość oficjalnego wniosku;
- ramy czasowe dotyczące złożenia oficjalnego wniosku od sporządzenia wzorca wstępnego zaangażowania, jeżeli taki istnieje.

Część 1 dokumentu referencyjnego – Wytyczne dotyczące stosowania



Etap 6. Przetwarzanie wniosku o wydanie zezwolenia.

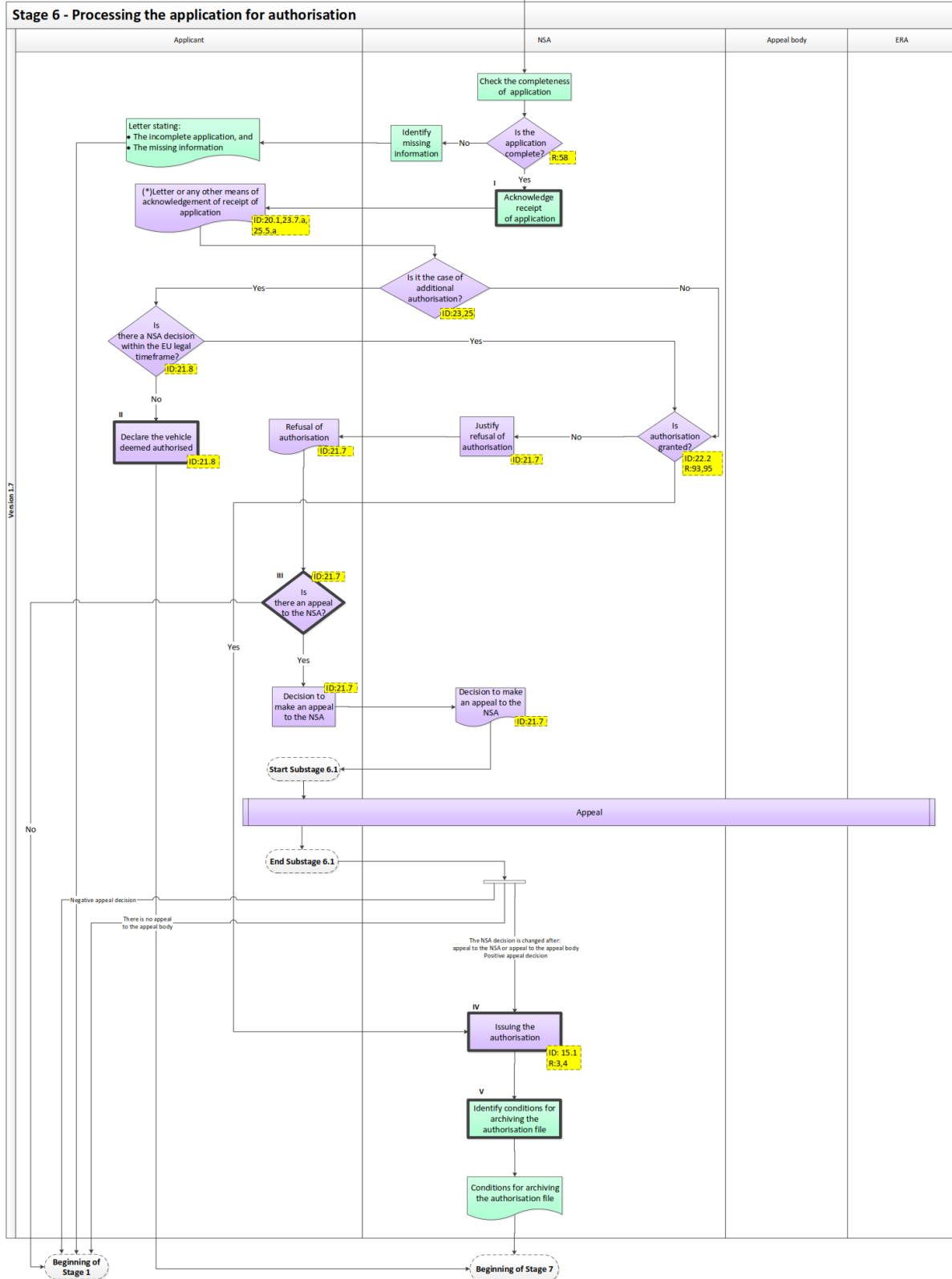
Informacje na temat krajowych ram prawnych, które należy podać oprócz diagramów

Określić:

- wymagania dotyczące potwierdzenia wpłynięcia wniosku;
- wymagania dotyczące wydania zezwolenia;
- wymagania dotyczące składania odwołania do krajowego organu ds. bezpieczeństwa;
- wymagania dotyczące treści uzasadnienia odwołania do krajowego organu ds. bezpieczeństwa;
- wymagania dotyczące składania odwołania do organu odwoławczego;
- wymagania dotyczące archiwizacji dokumentacji zezwolenia przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa;
- wymagania dotyczące zezwolenia domniemanego.

(*)The timeline starts from the moment the application has been acknowledged

Legal route
Non mandatory/
Common practice
R: Recommendation 2014/897/EU
ID: Interoperability Directive 2008/57/EC







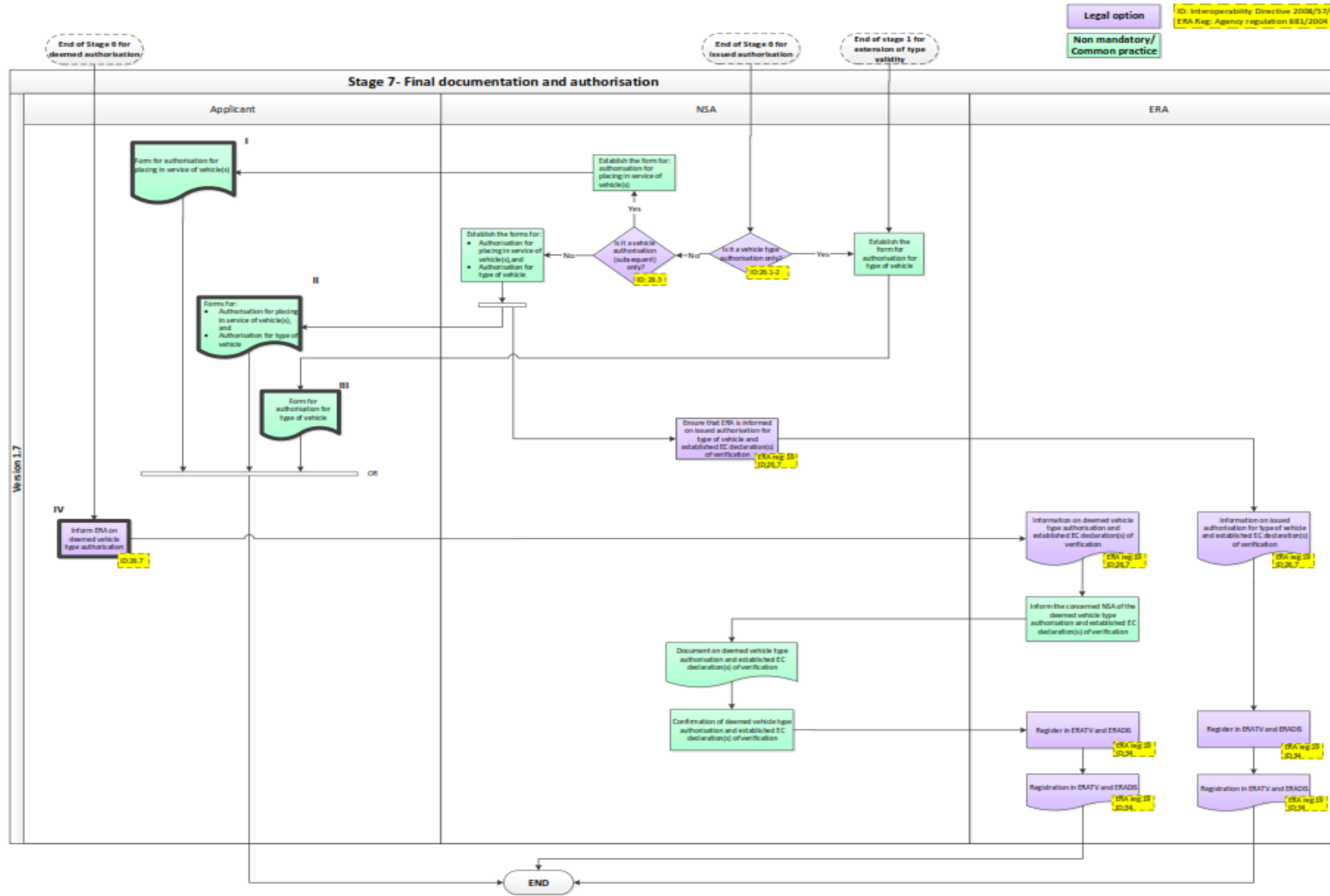
Etap 7. Ostateczna dokumentacja i wydanie zezwolenia

Informacje na temat krajowych ram prawnych, które należy podać oprócz diagramów

Określić:

- format wydanego zezwolenia (w odniesieniu do typu pojazdu i dopuszczenia pojazdu do eksploatacji);
- procedurę informowania Agencji na temat domniemanego zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji.

Część 1 dokumentu referencyjnego – Wytyczne dotyczące stosowania





Etap 8 – Rejestracja zezwoleń na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji

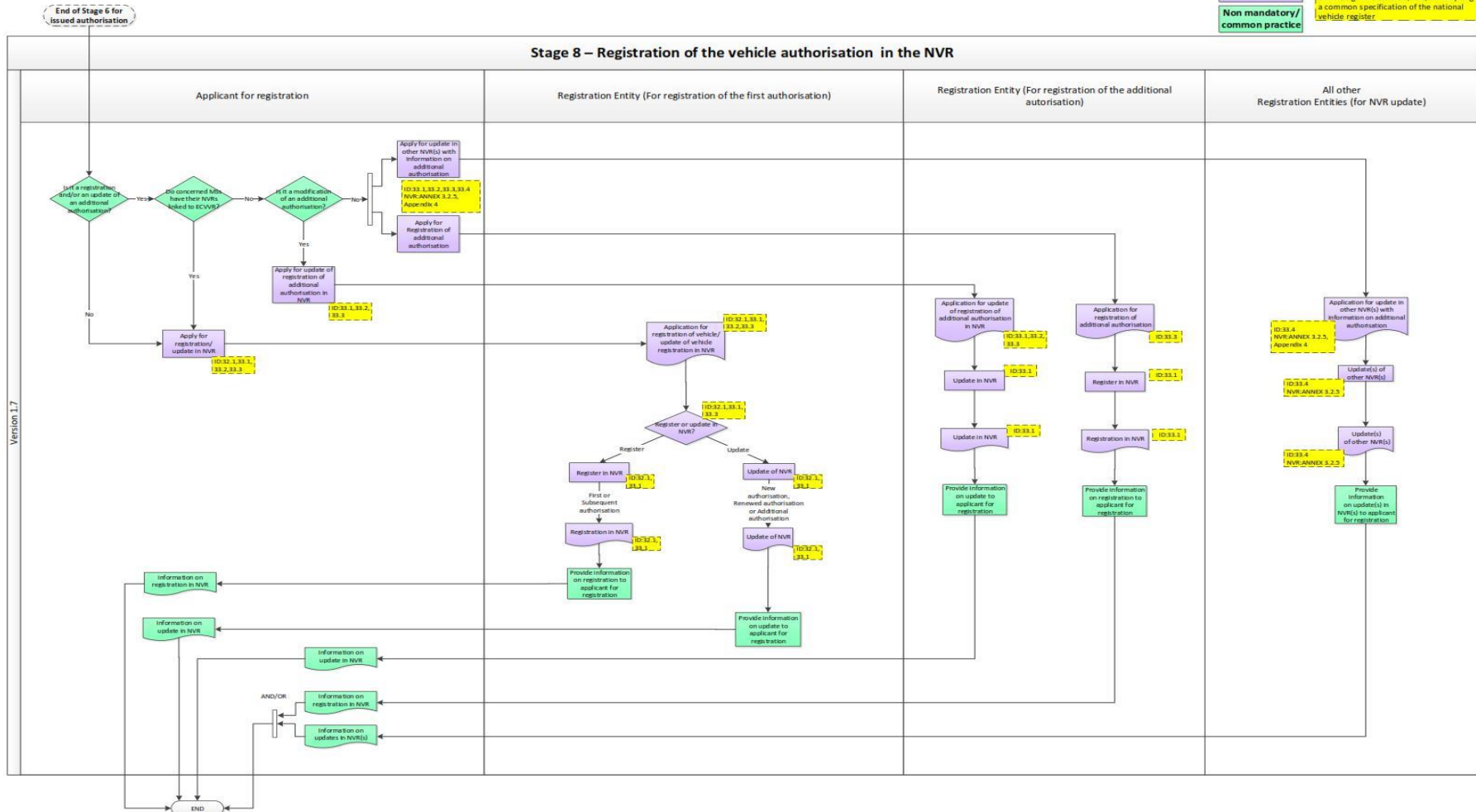
Uwaga: Jak wspomniano w wersji 2.0 wytycznych dotyczących stosowania, rejestracja w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) nie stanowi części procesu udzielania zezwolenia, ponieważ następuje po udzieleniu zezwolenia. Etap ten został dodany w odpowiedzi na liczne żądania, aby opisać praktyczny przebieg procesu.

Część 1 dokumentu referencyjnego – Wytyczne dotyczące stosowania



Legal option
Non mandatory/ common practice

ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
 NVR: Commission Decision 2011/107/EU
 amending Decision 2007/756/EC adopting
 a common specification of the national
 vehicle register



Applicants are encouraged to complete this template during the authorisation process because it satisfies the statutory requirements for ERATV register and gives complete information to all the participants of an authorisation process.

ZAŁĄCZNIK III - APPLICATION TEMPLATE

Title (Vehicle's designation and the applicant's own reference number)

Template status

PRE ENGAGEMENT

ASSESSMENT

AUTHORISATION FILE

Version management

Version:

Version date:

1 APPLICANT

Name of applicant

Postal address

Postal code

Town/Country

Phone

Official e-mail

Website

2 CONTACT PERSON

Name

Title/Function

Phone

E-mail



3 CONTRACTING ENTITY	
Name of Contracting entity	<input type="checkbox"/> Contracting Entity is the same as the Applicant
Postal address	
Postal code	Town/Country
Phone	Official e-mail
Website	

4 THE APPLICATION RELATES TO: Ref: Annex II Section 2.6 of Directive 2008/57/EC	
Self-propelling thermal and/or electric trains	
<input type="checkbox"/> A Trainset	
<input type="checkbox"/> An Electric and/or Diesel Multiple Unit	
<input type="checkbox"/> A Railcar	
Thermal and/or electric traction units:	
<input type="checkbox"/> A Locomotive	
<input type="checkbox"/> A Shunter	
Passenger carriages and other related cars:	
<input type="checkbox"/> A Driving Trailer	
<input type="checkbox"/> A Van	
<input type="checkbox"/> A Coach	
<input type="checkbox"/> A Car carrier	
<input type="checkbox"/> A Fixed Rake of Coaches	
Mobile railway infrastructure construction & maintenance equipment	
<input type="checkbox"/> On track Machines (OTMs)	
<input type="checkbox"/> Infrastructure inspection vehicles	
Freight wagons, COMMISSION REGULATION (EU) No 321/2013	
<input type="checkbox"/> Freight wagons including vehicles designed to carry lorries	



5 PURPOSE OF USE THE VEHICLE(S) AND THE INTENDED NETWORKS WHERE TECHNICAL COMPATIBILITY WILL BE ESTABLISHED.

Please state all “Coded restrictions” (from NVR decision, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)

Please state all “Non-coded restrictions” (ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)

6 Application type:
<input type="checkbox"/> First authorisation for vehicle type/vehicle
<input type="checkbox"/> New authorisation for upgraded/renewed vehicle type/vehicle
<input type="checkbox"/> Additional authorisation for vehicle type/vehicle already authorised by an EU MS for TSI or non TSI conform vehicles
<input type="checkbox"/> Renewed authorisation for a type authorisation that is not valid anymore
<input type="checkbox"/> Subsequent authorisations of vehicles conforming to an authorised vehicle type (authorisation of vehicles of the same type)

7 Previous vehicle authorisation/s	
Previous vehicle authorisation: Yes: <input type="checkbox"/> No: <input type="checkbox"/>	
NSA	
date of APS	
EIN reference number	



8 Authorisation project Scope and Definition
General authorisation project information
Technical scope and interfaces
Authorisation project plan, schedule, milestones
Project start date Contract signing date Technical File Completion date (expected) Technical File Completion date (actual) Date of APIS (expected) Date of first operation (expected)
Derogations sought from TSI version(s) – please give reasons for seeking derogations



9 TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE VEHICLE, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV		
	Parametr	
0	Identyfikacja typu	
0.1	IDENTYFIKATOR TYPU	
0.2	Wersje uwzględnione w tym typie	
0.3	Data zapisu w ERATV	
1	Informacje ogólne	
1.1	Nazwa typu	
1.2	Alternatywna nazwa typu	
1.3	Nazwa producenta	
1.4	Kategoria	
1.5	Podkategoria	
2	Zgodność z TSI	
2.1	Zgodność z TSI	
2.2	Oznaczenie referencyjne „certyfikatów badania typu WE” (w przypadku stosowania modułu SB) lub „certyfikatów badania projektu WE” (w przypadku stosowania modułu SH1)	
2.3	Przypadki szczególne mające zastosowanie (zgodność przypadków szczególnych z elementami poddanymi ocenie)	
2.4	Sekcje TSI, z którymi brak zgodności	
3	Zezwolenia	
3.1	Zezwolenie zarejestrowane	
3.1.1	Państwo członkowskie wydające zezwolenie	



3.1.2	Obecny status	
3.1.2.1	Status	
3.1.2.2	Ważność zezwolenia (o ile określono)	
3.1.2.3	Ograniczenia kodowane	
3.1.2.4	Ograniczenia niekodowane	
3.1.3	Dane archiwalne	
3.1.3.1	Oryginalne zezwolenie	
3.1.3.1.1	Data	
3.1.3.1.2	Posiadacz zezwolenia	
3.1.3.1.3	Oznaczenie referencyjne dokumentu zezwolenia	
3.1.3.1.4	Oznaczenia referencyjne certyfikatów krajowych (w stosownych przypadkach)	
3.1.3.1.5	Parametry, w przypadku których oceniono zgodność z obowiązującymi przepisami krajowymi	
3.1.3.1.6	Uwagi	
3.1.3.X	Zmiana danych w zezwoleniu	
3.1.3.X.1	Typ zmiany danych	
3.1.3.X.2	Data	
3.1.3.X.3	Posiadacz zezwolenia (w stosownych przypadkach)	
3.1.3.X.4	Oznaczenie referencyjne dokumentu wprowadzającego zmiany danych w zezwoleniu	
3.1.3.X.5	Oznaczenia referencyjne certyfikatów krajowych (w stosownych przypadkach)	
3.1.3.X.6	Obowiązujące przepisy krajowe (w stosownych przypadkach)	
3.1.3.X.7	Uwagi	



3.X	Zezwolenie zarejestrowane	
4	Właściwości techniczne pojazdu	
4.1	Ogólne właściwości techniczne	
4.1.1	Liczba kabin maszynisty	
4.1.2	Prędkość	
4.1.2.1	Maksymalna prędkość konstrukcyjna	
4.1.2.2	Prędkość maksymalna pustego pojazdu	
4.1.3	Rozstaw kół zestawu kołowego	
4.1.4	Warunki użytkowania dotyczące zestawiania pociągu	
4.1.5	Maksymalna liczba pociągów zespołowych lub lokomotyw sprzężonych razem w ramach eksploatacji wielokrotnej	
4.1.6	Liczba elementów w zestawie spiętych wagonów towarowych (jedynie w odniesieniu do podkategorii „zestaw spiętych wagonów towarowych”)	
4.1.7	Oznaczenia literowe	
4.1.8	Typ spełnia wymogi niezbędne do celów ważności zezwolenia dla pojazdu wydane przez jedno państwo członkowskie w innych państwach członkowskich	
4.1.9	Ładunki niebezpieczne, do przewozu których pojazd jest przystosowany (kod cysterny)	
4.1.10	Kategoria konstrukcji	
4.2	Skrajnia kinematyczna pojazdu	
4.2.1	Skrajnia kinematyczna pojazdu (skrajnia interoperacyjna)	



4.2.2	Skrajnia kinematyczna pojazdu (inne skrajnie poddane ocenie z wykorzystaniem metody kinematycznej)	
4.3	Warunki środowiskowe	
4.3.1	Zakres temperatury	
4.3.2	Zakres wysokości	
4.3.3	Wystąpienia śniegu, oblodzenia i gradu	
4.3.4	Podrywanie podsypki (dotyczy jedynie pojazdów o prędkości ≥ 190 km/h)	
4.4	Bezpieczeństwo przeciwpożarowe	
4.4.1	Kategoria bezpieczeństwa przeciwpożarowego	
4.5	Masa i obciążenia projektowe	
4.5.1	Dopuszczalne obciążenie użytkowe w odniesieniu do poszczególnych kategorii linii	
4.5.2	Masa projektowa	
4.5.2.1	Masa projektowa w stanie gotowości do eksploatacji	
4.5.2.2	Masa projektowa przy normalnym obciążeniu użytkowym	
4.5.2.3	Masa projektowa przy wyjątkowym obciążeniu użytkowym	
4.5.3	Statyczny nacisk osi	
4.5.3.1	Statyczny nacisk osi w stanie gotowości do eksploatacji	



4.5.3.2	Statyczny nacisk osi przy normalnym obciążeniu użytkowym/maksymalnym obciążeniu użytkowym w przypadku wagonów towarowych	
4.5.3.3	Statyczny nacisk osi przy wyjątkowym obciążeniu użytkowym	
4.5.4	Quasi-statyczna siła prowadząca (jeżeli przekracza wartość graniczną określoną w TSI lub nieokreśloną w TSI)	
4.6	Charakterystyka dynamiczna taboru	
4.6.1	Niedobór przechyłki (maksymalne nieskompensowane przyspieszenie poprzeczne), w odniesieniu do którego pojazd został poddany ocenie	
4.6.2	Pojazd wyposażony w system kompensacji niedoboru przechyłki („pojazd z wychylnym pudłem”)	
4.6.3	Eksploatacyjne wartości graniczne zbieżności równoważnej (lub profilu koła zużytego), w odniesieniu do których pojazd został poddany badaniom	
4.7	Hamowanie	
4.7.1	Maksymalne przyspieszenie ujemne pociągu	
4.7.2	Hamowanie służbowe	
4.7.2.1	Skuteczność hamowania na torach o dużym nachyleniu przy normalnym obciążeniu użytkowym	
4.7.2.1.1	Przypadek referencyjny TSI	



4.7.2.1.2	Prędkość (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego)	
4.7.2.1.3	Nachylenie (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego)	
4.7.2.1.4	Odległość (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego)	
4.7.2.1.5	Czas (jeżeli nie określono odległości) (jeżeli nie wskazano przypadku referencyjnego)	
4.7.3	Hamulec postojowy	
4.7.3.1	Wszystkie pojazdy tego typu muszą być wyposażone w hamulec postojowy (hamulec postojowy obowiązkowy w przypadku pojazdów tego typu)	
4.7.3.2	Typ hamulca postojowego (jeżeli pojazd jest w niego wyposażony)	
4.7.3.3	Maksymalne nachylenie toru, na którym jednostka jest unieruchomiona wyłącznie przy użyciu hamulca postojowego (jeżeli pojazd jest w niego wyposażony)	
4.7.4	Układy hamulcowe zainstalowane w pojeździe	
4.7.4.1	Hamulec wiroprądowy	
4.7.4.1.1	Hamulec wiroprądowy zainstalowany	
4.7.4.1.2	Możliwość deaktywowania hamulca wiroprądowego (jedynie w przypadku gdy hamulec wiroprądowy jest zainstalowany)	
4.7.4.2	Hamulec magnetyczny	
4.7.4.2.1	Hamulec magnetyczny zainstalowany	



4.7.4.2.2	Możliwość deaktywowania hamulca magnetycznego (jedynie w przypadku gdy hamulec magnetyczny jest zainstalowany)	
4.7.4.3	Hamulec odzyskowy (jedynie w przypadku pojazdów zasilanych z trakcji elektrycznej)	
4.7.4.3.1	Hamulec odzyskowy zainstalowany	
4.7.4.3.2	Możliwość deaktywowania hamulca odzyskowego (jedynie w przypadku gdy hamulec odzyskowy jest zainstalowany)	
4.8	Charakterystyka geometryczna	
4.8.1	Długość pojazdu	
4.8.2	Minimalna eksploatacyjna średnica koła	
4.8.3	Ograniczenia dotyczące przetaczania	
4.8.4	Minimalny dozwolony promień łuku poziomego	
4.8.5	Minimalny dozwolony promień łuku pionowego wypukłego	
4.8.6	Minimalny dozwolony promień łuku pionowego wklęsłego	
4.8.7	Wysokość platformy załadunkowej (w przypadku wagonów platform i wagonów do transportu kombinowanego)	
4.8.8	Przystosowanie do przewozów promowych	
4.9	Wyposażenie	
4.9.1	Typ sprzęgu na końcach składu (ze wskazaniem sił rozciągających i ściskających)	



4.9.2	Monitorowanie stanu łożysk osi (wykrywanie przegrzanych maźnic)	
4.9.3	Smarowanie obrzeży kół	
4.9.3.1	Zainstalowane urządzenie do smarowania obrzeży kół	
4.9.3.2	Możliwość deaktywowania urządzenia do smarowania (jedynie w przypadku gdy urządzenie do smarowania obrzeży kół jest zainstalowane)	
4.10	Zasilanie	
4.10.1	System zasilania	
4.10.2	Moc maksymalna (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd)	
4.10.3	Maksymalny prąd znamionowy z sieci trakcyjnej (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania energią elektryczną, do jakiego przystosowany jest pojazd)	
4.10.4	Prąd maksymalny na każdy pantograf podczas postoju (należy określić w odniesieniu do każdego systemu prądu stałego (DC), do jakiego przystosowany jest pojazd)	
4.10.5	Wysokość współdziałania pantografu z przewodami jezdnyymi (mierzona od poziomu główki szyny) (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd)	



4.10.6	Ślizgacz pantografu (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd)	
4.10.7	Liczba pantografów stykających się z siecią trakcyjną (ST) (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd)	
4.10.8	Najmniejsza odległość pomiędzy dwoma pantografami stykającymi się z ST (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd; należy określić w odniesieniu do eksploatacji jednokrotnej oraz, w stosownych przypadkach, wielokrotnej) (jedynie w przypadku gdy liczba uniesionych pantografów jest większa niż 1)	
4.10.9	Typ ST używany do badania charakterystyki odbioru prądu (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd) (jedynie w przypadku gdy liczba uniesionych pantografów jest większa niż 1)	
4.10.10	Materiał nakładek stykowych pantografu, w jaki pojazd może być wyposażony (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd)	



4.10.11	Zainstalowane urządzenie do automatycznej regulacji wysokości pantografu (ADD) (należy określić w odniesieniu do każdego systemu zasilania, do jakiego przystosowany jest pojazd)	
4.10.12	Miernik poboru energii zgodny z TSI do celów rozliczeniowych zainstalowany na pokładzie	
4.11	Właściwości związane z hałasem	
4.11.1	Poziom hałasu podczas przejazdu (dB(A))	
4.11.2	Poziom hałasu podczas przejazdu był mierzony w warunkach referencyjnych	
4.11.3	Poziom hałasu podczas postoju (dB(A))	
4.11.4	Poziom hałasu podczas ruszania (dB(A))	
4.12	Właściwości związane z pasażerami	
4.12.1	Ogólne właściwości związane z pasażerami	
4.12.1.1	Liczba stałych miejsc do siedzenia	
4.12.1.2	Liczba toalet	
4.12.1.3	Liczba miejsc do spania	
4.12.2	Właściwości związane z osobami o ograniczonej możliwości poruszania się	
4.12.2.1	Liczba uprzywilejowanych miejsc do siedzenia	
4.12.2.2	Liczba miejsc dostosowanych do wózków inwalidzkich	
4.12.2.3	Liczba toalet dostępnych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się	



4.12.2.4	Liczba miejsc do spania dostępnych dla osób na wózkach inwalidzkich	
4.12.3	Wsiadanie i wysiadanie pasażerów	
4.12.3.1	Wysokości peronów, do których przystosowany jest pojazd	
4.12.3.2	Opis wszelkiego rodzaju zintegrowanych urządzeń wspomagających wsiadanie (o ile występują)	
4.12.3.3	Opis wszelkiego rodzaju przenośnych urządzeń wspomagających wsiadanie, jeżeli uwzględniono je w projekcie pojazdu w celu spełnienia wymagań TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”	
4.13	Pokładowe urządzenia sterownicze (jedynie w przypadku pojazdów z kabiną maszynisty)	
4.13.1	Sygnalizacja	
4.13.1.1	Wyposażenie ETCS na pokładzie i jego poziom	
4.13.1.2	Wersja wzorca ETCS (x.y). Jeżeli wersja nie jest w pełni zgodna, należy ją podać w nawiasach	
4.13.1.3	Wyposażenie pokładowe ETCS do celów odbioru informacji uaktualniających przez radio (radio infill) za pośrednictwem pętli lub GSM-R	
4.13.1.4	Wdrożone krajowe zastosowania ETCS (NID_XUSER z pakietu 44)	
4.13.1.5	Systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inne (system oraz, w stosownym przypadku, wersja)	



4.13.1.6	Specjalne warunki stosowane na pokładzie w celu przełączania między różnymi systemami ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania.	
4.13.2	Łączność radiowa	
4.13.2.1	Wyposażenie GSM-R na pokładzie i jego wersja (FRS i SRS)	
4.13.2.2	Liczba zestawów telefonii komórkowej GSM-R w kabinie maszynisty do celów przesyłania danych	
4.13.2.3	Zainstalowane systemy łączności radiowej klasy B lub inne (system oraz, w stosownym przypadku, wersja)	
4.13.2.4	Specjalne warunki stosowane na pokładzie w celu przełączania między różnymi systemami łączności radiowej.	
4.14	Kompatybilność z systemami detekcji pociągów	
4.14.1	Typy systemów detekcji pociągów, w odniesieniu do których pojazd został zaprojektowany i poddany ocenie	
4.14.2	Szczególne właściwości pojazdu w zakresie zgodności z systemami detekcji pociągów	
4.14.2.1	Maksymalna odległość pomiędzy kolejnymi osiami	
4.14.2.2	Minimalna odległość pomiędzy kolejnymi osiami	
4.14.2.3	Odległość pomiędzy pierwszą i ostatnią osią	
4.14.2.4	Maksymalna długość nawisu pojazdu	
4.14.2.5	Minimalna szerokość obręczy koła	
4.14.2.6	Minimalna średnica koła	



4.14.2.7	Minimalna grubość obrzeża	
4.14.2.8	Minimalna wysokość obrzeża	
4.14.2.9	Maksymalna wysokość obrzeża	
4.14.2.10	Minimalny nacisk osi	
4.14.2.11	Przestrzeń bez elementów metalowych i indukcyjnych pomiędzy kołami	
4.14.2.12	Materiał kół jest ferromagnetykiem	
4.14.2.13	Maksymalna wydajność piaskowania	
4.14.2.14	Możliwość wyłączenia piaskowania	
4.14.2.15	Masa metalu pojazdu	
4.14.2.16	Maksymalna impedancja między przeciwległymi kołami zestawu kołowego	
4.14.2.17	Minimalna impedancja pojazdu (pomiędzy kołami i pantografem) (jedynie w przypadku pojazdów przystosowanych do zasilania prądem stałym (DC) 1 500 V lub 3 000 V)	
4.14.2.18	Zakłócenia elektromagnetyczne spowodowane przez prąd powrotny w szynach	
4.14.2.19	Emisje elektromagnetyczne pociągu w odniesieniu do zgodności z systemami detekcji pociągów	

10 ADDITIONAL CCS INFORMATION REQUIRED FOR AUTHORIZATION OF THE ETCS ON-BOARD SUBSYSTEM		
10.1	ETCS Display (DMI) (Manufacturer, HW Version, SW Version)	
10.2	Odometry equipment (Manufacturer, HW Version, SW Version)	



10.3	Driver's activity control device (Manufacturer, HW Version, SW Version)	
10.4	On-board recorder of juridical data (Manufacturer, HW Version, SW Version)	
10.5	GSM-R Display (DMI) (Manufacturer, HW Version, SW Version)	



11 AUTHORISATION PROCESS	
Notified Body's (possibility to have more than one NoBo)	
Name of Notified Body I	No Bo's ID number
Postal address	
Postal code	Town/Country
Phone	Official e-mail
Website	
Name of Notified Body II	No Bo's ID number
Postal address	
Postal code	Town/Country
Phone	Official e-mail
Website	



12 DESIGNATED BODY (possibility to have more than one De Bo)	
Name of De Bo I	
Postal address	
Postal code	Town/Country
Phone	Official e-mail
Website	
4.2 Name of De Bo II	
Postal address	
Postal code	Town/Country
Phone	Official e-mail
Website	



15 USED SPECIFICATIONS, STANDARDS, NORMS AND NATIONAL TECHNICAL RULES IN AUTHORISATION PROCESS:	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
25	



16 APPLICANT'S CONFIRMATION
<input type="checkbox"/> I confirm that I have the legal capacity to sign this form and that all information provided in this form is correct and complete to the best of our knowledge.
17 SIGNATURE:
Place and date
Signature:
Name and title in block capitals:

Annex: Content of the Application Template

Vehicle name and applicant’s own reference

The applicant has to indicate here the vehicle/type name and its own reference number. A Photo can be also added.

Template status / Version Management

Template Status:

The 3 items below are covering main stages of the European Legal Framework:

- Pre engagement (Stage S2 NLF- Pre engagement): at this stage the applicant is given an overview of its Project, “the authorisation strategy” covering the authorisation case(s), the technical rules (TSI, NR, derogation if any), and verification procedures including risks analyses to be carried out or test to be performed.

Remark: The document can be used in the earlier stage of an authorisation process and before the pre engagement meeting.

- Assessment (Stage S3 NLF -Assessment): the template can be used during the authorisation assessment as an interim status given a more detailed view of the Project to the NSAs.
- Authorisation/Technical file??? (Stage S6 NLF – Compiling the Authorisation file and submitting the application): The Applicant compiles the technical files and updates the template with final information such as ERATV parameters.

Version management / date:

The Applicant has to update the version of the document when a change appears.

Chapter 1 to 3 Information related to the Applicant:

This part should give all necessary contact informations related to the Applicant and/or to the Contracting Entity who is playing the role of Applicant.

The Applicant can be a consortium composed of several entities.

Chapter 4 Information related to the Application to be authorised:

The applicant has to define for which type of Rolling stock or type of Wagon the application is.

Detailed definitions are available in :

- Annex I section 1.2 of the Directive 2008/57/EC.
- Annex II section 2.7 of the Decision 2011/18/EU.
- Section 2 of TSI Wagon and TSI Loc & Pass.

Chapter 5 Purpose of Use the vehicle(s) and the intended networks where technical compatibility will be established

The Applicant has to explain here the condition of use and/or restrictions of the vehicle(s) and the intended networks where technical compatibility will be established.

There is also space to inform NSA about Coded and Non-coded restrictions. Restrictions are explained in NVR decision (Decision 2007/756/EC as amended by Decision 2011/107/EU) and in the document ERA/TD/2011-09/INT and ERA/GUI/01-2012/INT.

Chapter 6 Application type:

The Applicant proposes the Authorisation case for its application. For the definition of the different authorisation cases please refer to the template and/or to chapter 4.3 of the Reference Document application guide
The Authorisation case is presented to the NSA(s) during the pre-engagement meeting.

Chapter 7 Previous vehicle authorisation(s)

Applicant fills the informations related to the previous Vehicle/Type authorisation(s) with following items:

- NSA : Name of the NSA who had provided the previous Vehicle/Type Authorisation
- Date of APS : Date(s) of the delivery of the Authorization to Put in Service
- EIN reference number : for definition, please refer to decision 2007/756/EC as amended by Decision 2011/107/EU..

NB : The informations above are all available in the previous Authorisation to Put in Service (APS).

Chapter 8 Authorisation project Scope and Definition

In this chapter applicant gives a general overview of the Project(s):

- General information on the Vehicle/Type to be Authorized
- Technical scope and interfaces: the applicant has to define which subsystem is covered by the application (Rolling Stock, On board control command and signalling system etc.)
- Authorisation project plan, schedule , milestones
- Derogations sought from TSI version(s) – please give reasons for seeking derogations: for derogation to TSI the Applicant has to refer to art 9 of the directive 2008/57/EC and to existing National Legal Framework.

Chapter 9 Technical characteristics of the vehicle, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV

The Applicant has to give to NSA(s) the Vehicle Technical Characteristics/Parameters based on the European Register of Authorised Types of Railway Vehicles (ERATV).The structure of this chapter is the same as in ERATV.

For more information on ERATV, an application guide “ERA/GUI/01-2012/INT” had been published and is available at the following address: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/ERATV-Application-Guide.aspx>.

Chapter 10 ADDITIONAL CCS INFORMATION REQUIRED FOR AUTHORIZATION OF THE ETCS ON-BOARD SUBSYSTEM

In this chapter applicant has to give additional information on ETCS on-board subsystem.

Chapters 11-13

The Applicant has to give contact informations on the Assessment Bodies envisaged to be used. These chapters cover: Notify Body for TSIs assessment, Designated Body for National Rules assessment and Risk assessment Body for CSM assessment when it is required.

Chapter 14: CERTIFICATES ISSUED AGAINST NATIONAL RULES AND THOSE USED FOR ESTABLISHING TECHNICAL COMPATIBILITY ACCORDING TO Annex VI of 2008/57/EC

The Applicant compiles an “Technical File accompanying the EC declaration”. This contains all supporting documents needed for the authorisation for placing in service as:

- All the NoBo and DeBo files (including all certification)
- All other files required by all applicable EU legislation including drawings etc. .as required by para 2.4 of Annex VI of directive 2008/57/EC.
- Everything else necessary for the authorisation, and ongoing use of the subsystem/vehicle (including the limits and conditions of use)

In this chapter the Applicant has to make references to the documents included in the Technical file” as:

- EC declaration of verification for Vehicle



- EC certificates of verification on the basis of TSIs provided by the NoBo(s)
- EC declaration of verification for Interoperability Constituents
- Any intermediate Statement Verifications (ISV)
- Technical file established by the NoBo(s)
- EC certificates of verification on the basis of National Rules provided by the DeBo(s)
- Technical file established by the DeBo(s)
- Safety assessment reports on the basis of CSM Risk Assessment
- Documentation required by other directives, including third party certificates, if required.

Chapter 15: USED SPECIFICATIONS, STANDARDS, NORMS AND NATIONAL TECHNICAL RULES IN AUTHORISATION PROCESS

The Applicant is responsible for meeting all essential requirements of all applicable legislation.

This chapter has to be completed with **mandatory specifications in:**

- Technical Specifications for Interoperability (TSIs)
- National Technical Rules
- Standards directly quoted in TSI and/or in National Technical Rules;
- Other legal requirements

And with **non mandatory specifications in:**

- Harmonised EN standards
- Other public standards and documents
- Company standards.

Chapter 16 and 17:

Applicant has to confirm that informations provided are correct and complete.