

ZALECENIA

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2014/897/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 292,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 30 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE⁽¹⁾, Komisja może przedłożyć komitetowi, o którym mowa w art. 29 przedmiotowej dyrektywy, dowolną kwestię związaną z wdrażaniem przedmiotowej dyrektywy.
- (2) Od 2005 r. Europejska Agencja Kolejowa („Agencja”) prowadzi szereg działań na rzecz wsparcia opracowania zintegrowanego, bezpiecznego i interoperacyjnego systemu kolei UE. W następstwie przyjęcia dyrektywy 2008/57/WE Agencja organizowała regularne spotkania z udziałem zainteresowanych stron i krajowych organów ds. bezpieczeństwa, dotyczące w szczególności wzajemnej akceptacji pojazdów kolejowych, tj. wzajemnego uznawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych. Przedmiotowe spotkania ujawniły różnice w interpretacji przepisów rozdziałów IV i V przedmiotowej dyrektywy dotyczących udzielania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów.
- (3) W przypadku braku wspólnej interpretacji krajowe przepisy wykonawcze mogą prowadzić do różnic w stosowaniu wymogów przez poszczególne państwa członkowskie, a tym samym do zwiększonych trudności dla producentów i przedsiębiorstw kolejowych. Wspólna interpretacja procesu dopuszczenia do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów jest również niezbędna do celów zapewnienia spójności między różnymi zaleceniami wydanymi przez Agencję w związku z szeregiem zadań określonych w dyrektywie 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾ i dyrektywie 2008/57/WE.
- (4) Komisja przyjęła swoje zalecenie 2011/217/UE⁽³⁾. Celem tego zalecenia było wyjaśnienie procedury udzielania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów, określonej w dyrektywie 2008/57/WE.
- (5) W celu omówienia i przeanalizowania kwestii dotyczących dopuszczenia do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów, które to kwestie pojawiły się w następstwie przyjęcia zalecenia 2011/217/UE, Komisja powołała w 2011 r. grupę zadaniową ds. procesu udzielania zezwoleń. W lipcu 2012 r. grupa zadaniowa opublikowała na stronach internetowych Agencji swoje sprawozdanie końcowe.
- (6) Dnia 30 stycznia 2013 r. Komisja przyjęła wnioski ustawodawcze w sprawie czwartego pakietu kolejowego. We wnioskach tych uwzględniono wyniki wspomnianej powyżej grupy zadaniowej i zamieszczono poprawioną wersję procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów i podsystemów. Wyjaśnienia zawarte w niniejszym zaleceniu są niezbędne dla optymalnego wdrożenia aktualnych ram prawnych.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ 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) (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44).

⁽³⁾ Zalecenie Komisji 2011/217/UE z dnia 29 marca 2011 r. w sprawie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz.U. L 95 z 8.4.2011, s. 1).

- (7) W związku z tym konieczne jest rozszerzenie zalecenia 2011/217/UE w celu uwzględnienia innych aspektów związanych z procesem udzielania zezwoleń i dostarczenie dalszych wyjaśnień odnoszących się do następujących kwestii:
- związek między wymaganiami zasadniczymi, technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI) i przepisami krajowymi,
 - stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa do celów udzielania zezwoleń,
 - integralność TSI i przepisów krajowych,
 - weryfikacje, które nie są objęte zakresem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji,
 - testy,
 - deklaracja weryfikacji producenta lub podmiotu zamawiającego,
 - wzajemne uznawanie,
 - dokumentacja techniczna,
 - rola i obowiązki pełnione przed udzieleniem zezwolenia, w trakcie jego trwania i po jego zakończeniu,
 - rola systemu zarządzania bezpieczeństwem,
 - zarządzanie modyfikacjami.
- (8) Mając na uwadze jasność i uproszczenie, wskazane jest zastąpienie zalecenia 2011/217/UE niniejszym zaleceniem.
- (9) Po konsultacji z komitetem, o którym mowa w art. 29 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ZALECENIE:

1. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby krajowe organy ds. bezpieczeństwa, przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, jednostki oceniające, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, producenci, wnioskodawcy ubiegający się o dopuszczenie do eksploatacji i inne podmioty zaangażowane w udzielanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji i użytkowanie podsystemów strukturalnych i pojazdów były świadome zasad i wytycznych określonych w ust. 2–116.

DEFINICJE

2. Do celów niniejszego zalecenia stosuje się definicje wprowadzone w dyrektywach 2008/57/WE i 2004/49/WE. W szczególności terminów „przedsiębiorstwa kolejowe,” „zarządcy infrastruktury”, „posiadacze pojazdów” i „podmiot odpowiedzialny za utrzymanie” używa się stosownie do pełnionych ról i obowiązków określonych w art. 3 i 4 dyrektywy 2004/49/WE. Każdy podmiot pełniący jedną z ról wspomnianych w przedmiotowych artykułach może pełnić również inną rolę (np. przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury może być również posiadaczem pojazdów). Stosuje się również następujące definicje:
 - a) „zaprojektowany stan funkcjonowania” oznacza zwykły sposób prowadzenia i przewidywalne przypadki awarii (w tym zużycie) w zakresie i warunkach użytkowania wyszczególnionych w dokumentacji technicznej i dokumentacji dotyczącej utrzymania. Obejmuje on wszystkie warunki, w których podsystem ma działać, i jego granice techniczne;
 - b) „zasadnicze cechy konstrukcyjne” oznaczają cechy podsystemu określone w certyfikacie badania typu lub certyfikacie badania wzoru;
 - c) „bezpieczna integracja” oznacza działanie mające na celu zapewnienie, aby włączenie elementu (np. nowego typu pojazdu, projektu sieci, podsystemu, części, elementu składowego, składnika, oprogramowania, procedury, organizacji) do większego systemu nie spowodowało niedopuszczalnego ryzyka w odniesieniu do otrzymanego systemu;

- d) „ustanowienie technicznej zgodności z siecią” oznacza weryfikację i udokumentowanie parametrów typu pojazdu w dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE, które są odpowiednie w odniesieniu do technicznej zgodności z daną siecią i, w stosownych przypadkach, do zgodności z zakresem wartości granicznych określonych dla danej sieci; parametry obejmują właściwości fizyczne i funkcje; weryfikację należy przeprowadzić zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie do danej sieci;
- e) „zgodność techniczna” oznacza zdolność co najmniej dwóch podsystemów strukturalnych lub ich części, które mają co najmniej jeden wspólny interfejs, do współdziałania ze sobą przy jednoczesnym zachowaniu indywidualnego zaprojektowanego stanu funkcjonowania i spodziewanego poziomu osiągnięć;
- f) „jednostka oceniająca” oznacza jednostkę notyfikowaną, podmiot wyznaczony lub jednostkę oceniającą ryzyko;
- g) „jednostka notyfikowana” oznacza organ zdefiniowany w art. 2 lit. j) dyrektywy 2008/57/WE;
- h) „podmiot wyznaczony” oznacza podmiot wyznaczony przez państwo członkowskie zgodnie z art. 17 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE w celu weryfikacji zgodności podsystemu z przepisami krajowymi;
- i) „jednostka oceniająca ryzyko” oznacza jednostkę zdefiniowaną w art. 3 ust. 14 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 ⁽¹⁾;
- j) „deklaracja weryfikacji WE” oznacza, w odniesieniu do podsystemu, deklarację weryfikacji WE sporządzoną zgodnie z art. 18 i załącznikiem V do dyrektywy 2008/57/WE, która to deklaracja stanowi oświadczenie, że podsystem spełnia wymagania określone w odpowiednich przepisach europejskich, w tym wszelkie przepisy krajowe stosowane przy wdrażaniu zasadniczych wymagań dyrektywy 2008/57/WE;
- k) „projekt sieci” oznacza projekt dopuszczenia do eksploatacji nowych, odnowionych lub zmodernizowanych stałych urządzeń złożonych z większej liczby podsystemów strukturalnych niż jeden;
- l) „charakterystyki sieci” oznaczają charakterystyki sieci określone w TSI oraz, w stosownych przypadkach, w przepisach krajowych;
- m) „dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji weryfikacji WE” oznacza zbiór wszystkich dokumentacji zgromadzonych przez wnioskodawcę zgodnie z wymaganiami stosownych przepisów UE dotyczących podsystemów;
- n) „dokumentacja przedkładana w celu uzyskania zezwolenia” oznacza dokumentację, którą wnioskodawca przedkłada krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa w momencie składania wniosku o zezwolenie;
- o) „wnioskodawca” oznacza sygnatariusza deklaracji weryfikacji WE zgodnej z art. 18 dyrektywy 2008/57/WE, występującego o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu. W przypadku gdy na mocy art. 15 dyrektywy 2008/57/WE wymagane są CSM w odniesieniu do wyceny i oceny ryzyka, zgodnie z CSM w odniesieniu do wyceny i oceny ryzyka wnioskodawca powinien przyjąć rolę „podmiotu składającego wniosek”.
- p) „wnioskodawca ubiegający się o zezwolenie na pojazd/projekt sieci” oznacza podmiot występujący o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji odpowiednio pojazdu lub projektu sieci. W przypadku gdy na mocy art. 15 dyrektywy 2008/57/WE wymagane są CSM w odniesieniu do wyceny i oceny ryzyka, zgodnie z CSM w odniesieniu do wyceny i oceny ryzyka wnioskodawca powinien przyjąć rolę „podmiotu składającego wniosek”.

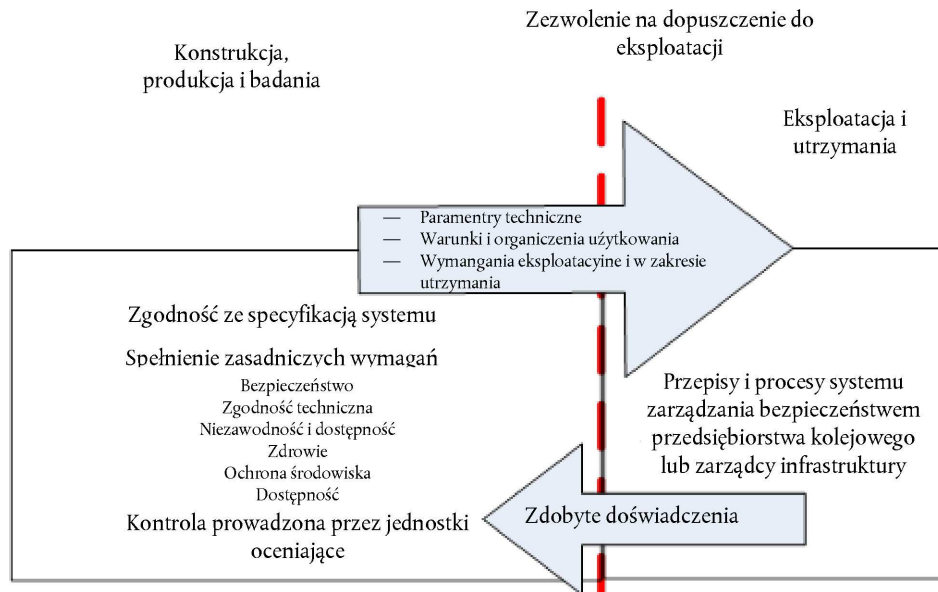
ZEZWOLENIE NA DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI PODSYSTEMÓW

3. Zezwolenie na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji polega na uznaniu przez państwo członkowskie, że wnioskodawca ubiegający się o zezwolenie na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji wykazał, że podsystem ten, w swoim zaprojektowanym stanie funkcjonowania, spełnia wszelkie zasadnicze wymagania dyrektywy 2008/57/WE ⁽²⁾ po włączeniu go do systemu kolei. Zgodnie z art. 17 ust. 1 przedmiotowej

⁽¹⁾ 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 uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz.U. L 121 z 3.5.2013, s. 11).

⁽²⁾ W dyrektywie 2008/57/WE w załączniku III określono zasadnicze wymagania w odniesieniu do systemu kolei (art. 3 ust. 1). Wymagania te są właściwe dla sektora kolejowego. System kolei, podsystemy oraz składniki interoperacyjności i wszystkie interfejsy muszą spełniać te zasadnicze wymagania (art. 4 ust. 1). Spełnienie zasadniczych wymogów stanowi niezbędny warunek, jaki należy spełnić, zanim podsystem strukturalny zostanie dopuszczony do eksploatacji. Zgodność z zasadniczymi wymaganiami dyrektywy 2008/57/WE pozostaje bez uszczerbku dla stosowania innych przepisów UE (art. 3 ust. 2).

dyrektywy ma ono postać deklaracji weryfikacji WE. Na poniższym diagramie zestawiono działania poprzedzające udzielenie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego oraz działania po tym następujące:



ZEZWOLENIE NA DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI POJAZDÓW I DOPUSZCZENIE TYPÓW POJAZDU

4. Do celów zezwolenia pojazd składa się z podsystemu taboru i, w stosownych przypadkach, z podsystemu pokładowych urządzeń sterowania. Zezwolenie na dopuszczenie typu pojazdu lub zezwolenie na dopuszczenie pojedynczego pojazdu do eksploatacji stanowi zbiorcze zezwolenie na dopuszczenie podsystemu lub podsystemów składających się na pojazd.
5. Wymagania wynikające z podsystemów funkcjonalnych i mające wpływ na zaprojektowany stan (funkcjonowania) (w tym na przykład na wymagania osiągnięć operacyjnych) określono w odpowiednich strukturalnych TSI lub, jeżeli dopuszczone jest to w dyrektywie 2008/57/WE, w przepisach krajowych (np. systemy „sterowanie” klasy B).
6. Ponieważ pojazdy składają się z co najmniej jednego podsystemu, przepisy dotyczące podsystemów określone w rozdziale IV dyrektywy 2008/57/WE odnoszą się do odpowiednich podsystemów pojazdu lub typu pojazdu bez uszczerbku dla innych przepisów określonych w rozdziale V.
7. W odniesieniu do zezwoleń dotyczących pojazdów składających się z większej liczby podsystemów niż jeden, wnioskodawca ubiegający się o zezwolenie na pojazd lub typ pojazdu może połączyć deklaracje weryfikacji WE dla tych podsystemów w jedną deklarację weryfikacji WE, określoną w załączniku V do dyrektywy 2008/57/WE, w celu wykazania, że pojazdy tego typu jako całość w swoim zaprojektowanym stanie funkcjonowania spełniają, po włączeniu do systemu kolei, wymagania określone w odpowiednich przepisach europejskich, w tym zasadnicze wymagania określone w dyrektywie 2008/57/WE.
8. Jedno zezwolenie na dopuszczenie typu pojazdu lub zezwolenie na dopuszczenie pojedynczych pojazdów do eksploatacji powinno wystarczyć w odniesieniu do całej sieci kolei UE, o ile spełnione zostały warunki określone w dyrektywie 2008/57/WE. Ma to na przykład miejsce w przypadku gdy pojazd lub typ pojazdu zgodny z TSI ma uzyskać zezwolenie pod warunkiem że jest przeznaczony do poruszania się tylko w sieci zgodnej z TSI (ale tylko wówczas, gdy odpowiednie TSI, w odniesieniu do których zastosowano odpowiednie zezwolenia, nie obejmują punktów otwartych i przypadków szczególnych związanych ze zgodnością między siecią a pojazdem).
9. Procedury udzielania zezwoleń dla typów pojazdu i pojedynczych pojazdów są ujednocnione i zawierają jasno określone etapy i terminy.
10. Przepisy mające zastosowanie w odniesieniu do dopuszczania do eksploatacji pojazdów i typów pojazdu powinny być stałe, przejrzyste i niedyskryminujące. Przepisami tymi mogą być TSI lub, o ile zezwala na to dyrektywa 2008/57/WE, przepisy krajowe zgłoszone Komisji i udostępnione w ramach bazy danych utworzonej przez Komisję. Z chwilą przyjęcia TSI państwa członkowskie nie powinny przyjmować żadnych

przepisów krajowych związanych z produktami lub częściami podsystemów objętych daną TSI (z wyjątkiem zgłoszonych jako „punkty otwarte”). W przypadku pojazdów i typów pojazdu niezgodnych z TSI należy w miarę możliwości stosować zasadę wzajemnego uznawania, aby uniknąć niepotrzebnych wymagań i zbędnych weryfikacji, chyba że są one niezbędne wyłącznie do sprawdzenia zgodności technicznej pojazdu danego typu z odpowiednią siecią.

11. Zezwolenia odnoszące się do pojazdów powinny dotyczyć parametrów technicznych zaprojektowanego stanu funkcjonowania pojazdu, w tym wartości granicznych i warunków użytkowania, oraz wskazywać sieć(-ci) ⁽¹⁾ państwa członkowskiego (państw członkowskich), w odniesieniu do których udzielono zezwolenia na dany typ pojazdu. Parametry techniczne, o których mowa w zezwoleniu, powinny zostać:
 - zgłoszone przez producentów lub podmioty zamawiające będące wnioskodawcami ubiegającymi się o zezwolenie dla pojazdu lub dla typu pojazdu,
 - zweryfikowane i uwierzytelnione przez jednostki oceniające, oraz
 - udokumentowane w dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE.
12. Parametry techniczne określone w zaleceniu 11 powyżej są takie same dla każdego pojedynczego pojazdu tego samego typu.
13. Ani zezwolenie na typ pojazdu ani zezwolenie na dopuszczenie pojedynczego pojazdu do eksploatacji nie powinno być związane z konkretną trasą, przedsiębiorstwem kolejowym, posiadaczami lub podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie.
14. Aby nie było konieczne ubieganie się o zezwolenie dla typów pojazdu lub zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji na konkretnych trasach i aby uniknąć konieczności ponownego ubiegania się o zezwolenie w przypadku, gdy zmienią się charakterystyki trasy, wszelkie ograniczenia i warunki użytkowania powiązane z zezwoleniem dotyczącym pojazdu należy określić w postaci parametrów zaprojektowanych technicznych charakterystyk infrastruktury, a nie w kontekście geograficznym.

ZEZWOLENIE NA DOPUSZCZENIE TYPU POJAZDU

15. Cechy zaprojektowanego stanu funkcjonowania pojazdu, które ocenia się na potrzeby dopuszczenia, są cechami związanymi z typem pojazdu. W pierwszej kolejności typ pojazdu można dopuścić do eksploatacji zgodnie z art. 26 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE, a następnie mogą zostać dopuszczone do eksploatacji pojedyncze pojazdy tego typu (w tym seria pojedynczych pojazdów) w drodze weryfikacji ich zgodności z typem pojazdu na podstawie art. 26 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE. W innych przypadkach zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pierwszego pojazdu danego typu będzie oznaczało zezwolenie dla typu pojazdu zgodnie z art. 26 ust. 2 dyrektywy 2008/57/WE. Pozwoli to także na dopuszczenie do eksploatacji kolejnych pojedynczych pojazdów tego samego typu w drodze weryfikacji zgodności z typem na podstawie art. 26 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE. Przedstawiona koncepcja dopuszczenia typu pojazdu do eksploatacji pozwala producentom wprowadzać typy pojazdów na rynek i do swojego katalogu, a tym samym oferować klientom korzyści wynikające z dopuszczenia, bez konieczności wcześniejszego konstruowania pojedynczych pojazdów tego typu, które klient może zamówić. Jednym z celów takiej koncepcji jest wyeliminowanie większości ryzyka związanego z dopuszczeniem po stronie podmiotów, które zaopatrują się w pojazdy tego typu.
16. Koncepcja typu odnosi się także do kompatybilności trasy. Aby ocenić, czy pociąg będzie mógł poruszać się po danej trasie, przedsiębiorstwo kolejowe porówna cechy pociągu złożonego z pojazdów określonego typu z informacjami zamieszczonymi przez zarządcę infrastruktury w rejestrze infrastruktury. Istnieje już obowiązek podawania do wiadomości publicznej charakterystyki infrastruktury przez zarządców infrastruktury (dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie dostępu do sieci ⁽²⁾; dyrektywy 2004/49/WE, 2008/57/WE i TSI związane z „ruchem kolejowym”, w zakresie ruchu). Do chwili ustanowienia i zapełnienia rejestru infrastruktury, zarządcy infrastruktury powinni publikować przedmiotowe informacje w inny sposób. Nie upoważnia to zarządców infrastruktury do wprowadzania swego rodzaju drugiego dopuszczenia do eksploatacji dla pojazdów lub pociągów przedsiębiorstwa kolejowego.
17. Procesy dopuszczenia pojazdów do eksploatacji oraz późniejsza eksploatacja i utrzymanie określonych pojazdów to dwa odrębne procesy regulowane przez odrębne przepisy. Dzięki takiemu rozdziałowi pojazdy tego samego typu mogą być wprowadzane na rynek przez producentów posiadających już zezwolenia, eksploatowane przez różne przedsiębiorstwa kolejowe i utrzymywane przez różne podmioty odpowiedzialne za utrzymanie zgodnie z różnymi planami utrzymania w zależności od warunków eksploatacji.

⁽¹⁾ Na terytorium państwa członkowskiego może się znajdować co najmniej jedna sieć kolejowa.

⁽²⁾ Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29).

18. W przypadku pojazdów, które zamierza się dopuścić do eksploatacji w co najmniej jednym państwie członkowskim (np. eksploatacja w korytarzach), krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą zdecydować się na współpracę w celu wydania pierwszego i dodatkowego dopuszczenia w tym samym czasie („jednocześnie” wydane zezwolenie). Umożliwia to odpowiednim krajowym organom ds. bezpieczeństwa dzielenie się pracą (np. każdy z organów jest odpowiedzialny za określoną dziedzinę), a w przypadku krajowego organu ds. bezpieczeństwa, który wydaje pierwsze zezwolenie na dopuszczenie, pozwala to na uznanie i korzystanie z prac prowadzonych przez inne krajowe organy ds. bezpieczeństwa.

ZEZWOLENIE NA DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI PODSYSTEMÓW INSTALACJI STAŁYCH

19. Należy podkreślić, że TSI instalacji stałych nie zawierają pełnego zbioru wymagań, które muszą być spełnione przez określony podsystem. Wymagania ustanowione w TSI obejmują te elementy, które są istotne w odniesieniu do kompatybilności podsystemów instalacji stałych z pojazdem zgodnym z TSI.
20. W odniesieniu do instalacji stałych, oprócz stosowania TSI, w celu spełnienia zasadniczych wymagań określonych we wszystkich stosownych przepisach UE państwa członkowskie mogą wymagać zastosowania innych przepisów — które nie muszą być zharmonizowane, aby możliwe było osiągnięcie celów dyrektywy 2008/57/WE — takich jak kodeksy bezpieczeństwa elektrycznego, inżynierii lądowej i wodnej, budownictwa, sanitarne, przeciwpożarowe itd. Przepisy te nie powinny być sprzeczne z przepisami TSI.
21. W przypadku projektu sieci składającego się z większej liczby podsystemów instalacji stałych niż jeden, proponuje się, aby w celu uproszczenia procesu wnioskodawca mógł połączyć deklaracje weryfikacji WE dotyczące każdego podsystemu, określone w załączniku V do dyrektywy 2008/57/WE, w jedną deklarację weryfikacji WE dla projektu sieci jako całości w celu wykazania, że projekt sieci jako całość w momencie przyłączenia do systemu kolei spełnia wymagania określone w odpowiednich przepisach UE, w tym zasadnicze wymagania określone w dyrektywie 2008/57/WE.
22. Przepisy krajowe mające zastosowanie do dopuszczania do eksploatacji podsystemów instalacji stałych powinny być stabilne, przejrzyste i niedyskryminujące. Bez uszczerbku dla zaleceń 19 i 20 powyżej, przepisy związane z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei ustanowionymi dyrektywą 2008/57/WE powinny mieć postać TSI, lub jeżeli zezwała na to dyrektywa 2008/57/WE, postać przepisów krajowych zgłoszonych Komisji i udostępnionych za pośrednictwem bazy danych utworzonej przez Komisję. Z chwilą przyjęcia TSI państwa członkowskie nie powinny przyjmować żadnych przepisów krajowych związanych z produktami lub częściami podsystemów ujętymi w danych TSI (z wyjątkiem tych aspektów, które należy zgłosić jako „punkty otwarte” w odpowiednich TSI).
23. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów instalacji stałych powinno odnosić się do parametrów technicznych, w tym ograniczeń i warunków użytkowania. Parametry techniczne, o których mowa w zezwoleniu na dopuszczenie do eksploatacji, powinny zostać:
- zgłoszone przez wnioskodawcę,
 - zweryfikowane i uwierzytelnione przez jednostki oceniające, oraz
 - udokumentowane w dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE.
24. Proces dopuszczenia do eksploatacji podsystemów instalacji stałych oraz eksploatacja i utrzymanie takich podsystemów to dwa zupełnie odrębne procesy regulowane przez odrębne przepisy.

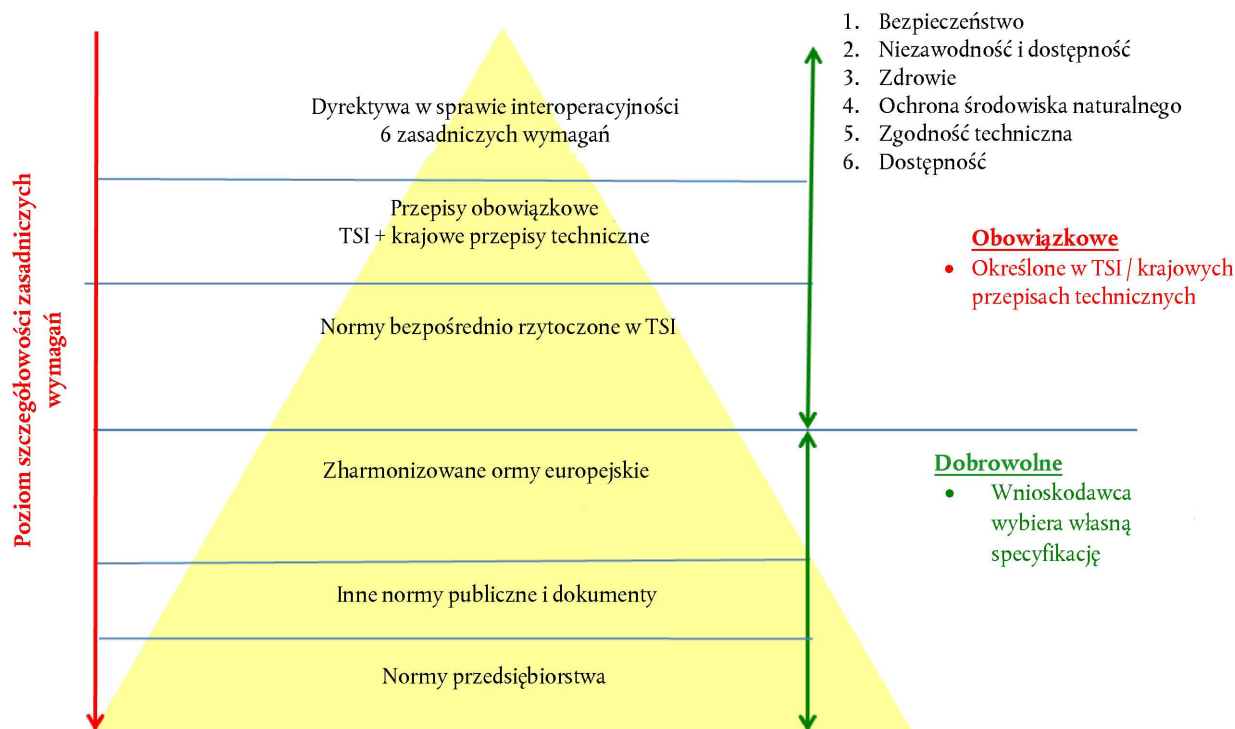
ZASADNICZE WYMAGANIA, TECHNICZNE SPECYFIKACJE INTEROPERACYJNOŚCI (TSI) I PRZEPISY KRAJOWE

25. W dyrektywie w sprawie interoperacyjności określono zasadnicze wymagania dotyczące systemu kolei. Wymagania te obejmują „wszystkie warunki wymienione w załączniku III, jakie muszą być spełnione przez system kolei, podsystemy oraz składniki interoperacyjności, w tym interfejsy” (art. 2 lit. g) dyrektywy 2008/57/WE. Zasadnicze wymagania dotyczące systemu kolei są zatem wyczerpujące. Państwo członkowskie lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie musi ustanowić żadnych wymagań ani warunków innych niż wymagania i warunki przewidziane w art. 17.
26. Zgodność techniczna na interfejsie pomiędzy siecią a pojazdami ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa. Mimo że bezpieczeństwo takiego interfejsu można udowodnić poprzez zastosowanie systemów odniesienia lub zasad szacowania jawnego ryzyka zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 352/2009 ⁽¹⁾ (CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka), to ze względu na interoperacyjność zgodność techniczną należy wykazać za pomocą zharmonizowanych przepisów unijnych, takich jak TSI lub, w przypadku braku takich przepisów,

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka (Dz.U. L 108 z 29.4.2009, s. 4). Przedmiotowe rozporządzenie zostanie uchylone i zastąpione z dniem 21 maja 2015 r. rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 402/2013.

na podstawie przepisów krajowych. W związku z tym, ze względu na interoperacyjność, interfejsy pomiędzy pojazdem a siecią należy wykazać za pomocą podejścia opartego na regułach.

27. W rezultacie, z jednej strony TSI powinny wyczerpująco określać interfejsy, o których mowa w zaleceniu 26. Każdy parametr podstawowy i interfejs systemu docelowego, które zostaną jawnie poddane kontroli w ramach procedury dopuszczenia do eksploatacji, powinny być również w pełni określone w TSI, wraz z odpowiednimi wymaganiami procedury oceny zgodności.
28. Z drugiej strony TSI powinny także określać wymagania „w zakresie niezbędnym” do zapewnienia optymalnego poziomu harmonizacji technicznej i przepisów obowiązkowych niezbędnych do spełnienia zasadniczych wymagań dyrektywy 2008/57/WE oraz osiągnięcia celów określonych w art. 1 przedmiotowej dyrektywy (art. 5 ust. 3). TSI powinny zatem określać wymagania jedynie na takim poziomie szczegółowości, jaki wymaga zharmonizowania, aby możliwe było osiągnięcie tych celów przy jednoczesnym spełnieniu zasadniczych wymagań. TSI określają także interfejsy między podsystemami. Każde TSI wskazuje podsystem docelowy, który może być stopniowo zrealizowany w rozsądnym czasie.
29. Wnioskodawcy powinni móc swobodnie korzystać z rozwiązań technicznych, jakie sami wybrali, w celu spełnienia zasadniczych wymagań, pod warunkiem że specyfikacje tych rozwiązań technicznych są zgodne z TSI i innymi stosownymi przepisami.
30. Aby osiągnąć cel jednolitego europejskiego obszaru kolejowego bez granic wewnętrznych, w zharmonizowanych normach (normach europejskich — EN) można określić specyfikacje techniczne produktów spełniających zasadnicze wymagania. W niektórych przypadkach, normy zharmonizowane, które obejmują podstawowe parametry TSI, dają podstawy domniemania kompatybilności z niektórymi klauzulami TSI. Zgodnie z duchem nowego podejścia do harmonizacji i normalizacji technicznej stosowanie takich norm pozostaje nieobowiązkowe, ale odniesienia do nich są publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* (Dz.U.). Przedmiotowe specyfikacje należy także wymienić w instrukcjach stosowania TSI, aby ułatwić branży korzystanie z takich norm. Specyfikacje te nadal powinny mieć charakter uzupełniający w stosunku do TSI.
31. Hierarchia i poziom szczegółowości specyfikacji wspomnianych w zaleceniach 26–30 przedstawiono na poniższym wykresie:



32. W TSI nie powinno się powtarzać przepisów, które mają zapewnić spełnienie przez podsystem lub zaprojektowany stan funkcjonowania pojazdu wymagań innych stosownych dyrektyw.
33. Należy także stosować wymagania wynikające z przepisów UE innych niż przepisy dyrektywy 2008/57/WE w przypadku, gdy podsystem lub pojazd jest projektowany/planowany i znajduje się w zaprojektowanym stanie swojego funkcjonowania. Wnioskodawca powinien zapewnić spełnienie tych wymagań.

34. Bez uszczerbku dla zaleceń 19 i 20, przepisy krajowe mogą nadal mieć zastosowanie do dopuszczeń jedynie w przypadkach określonych w art. 17 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE. Przypadki te obejmują:
- okoliczności, gdy nie istnieje właściwa TSI, tj.:
 - a) otwarte punkty TSI;
 - b) sieci i pojazdy, które nie są (nie mają być) objęte zakresem TSI;
 - c) wymagania w zakresie dotychczasowych systemów (tj. interfejsów systemowych, które nie mają być objęte zakresem TSI);
 - d) wymagania w zakresie pojazdów niezgodnych z TSI, dopuszczonych do eksploatacji przed wprowadzeniem w życie TSI lub w okresie przejściowym;
 - odstępstwa, w odniesieniu do których zastosowanie ma art. 9 dyrektywy 2008/57/WE,
 - określone przypadki przedstawione w TSI, które obejmują zmiany krajowe w systemie docelowym.
35. W przypadkach wymienionych w zaleceniu 34 państwo członkowskie powinno opierać się na przepisach dotyczących zasadniczych wymagań, w tym zgodności technicznej między pojazdami i jego siecią, podawać je do wiadomości publicznej i egzekwować. Aby zachować istniejący poziom interoperacyjności i nie dopuścić do dyskryminacji pomiędzy wnioskodawcami, przepisy te powinny być tak samo szczegółowe jak TSI, a także jednoznaczne pod względem wymagań (tzn. powinny określać wartości dla poszczególnych parametrów oraz metody oceny zgodności).
36. Jeżeli w państwie członkowskim składa się wniosek o dodatkowe dopuszczenie do eksploatacji dla istniejącego typu pojazdu niezgodnego z TSI lub pojedynczych pojazdów, wówczas zgodnie z art. 25 dyrektywy 2008/57/WE państwo członkowskie, w którym dąży się do uzyskania dodatkowych dopuszczeń, może dokonać tylko sprawdzenia zgodności ze swoją siecią. Stosując zasadę wzajemnego uznawania opisaną w zaleceniach 52–54, dane państwo członkowskie powinno uznać pierwsze zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, chyba że może wykazać (wnioskodawcy ubiegającemu się o dodatkowe dopuszczenie) znaczne zagrożenie dla bezpieczeństwa. Jest to zgodne z zasadą unikania dyskryminacji w stosunku do typów pojazdów i pojedynczych pojazdów, które uzyskały pierwsze dopuszczenie do eksploatacji w jednym państwie członkowskim.
37. W związku z tym, aby zapewnić przejrzystość, państwa członkowskie powinny określić w swoich przepisach krajowych, które z przepisów mają zastosowanie: wyłącznie do nowych pojazdów i podsystemów przy pierwszym dopuszczeniu do eksploatacji; oraz/lub do istniejących typów; oraz/lub do istniejących pojazdów, które mają otrzymać po odnowieniu lub modernizacji nowe zezwolenie; oraz/lub do wszystkich podsystemów i pojazdów będących już w eksploatacji.

STOSOWANIE WSPÓLNYCH METOD OCENY BEZPIECZEŃSTWA W ZAKRESIE WYCENY I OCENY RYZYKA (CSM W ZAKRESIE WYCENY I OCENY RYZYKA) ORAZ SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

38. CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka są obowiązkowe w kontekście dopuszczenia do eksploatacji jedynie w następujących przypadkach:
- a) gdy są wymagane w odniesieniu do danego przedmiotu na mocy TSI lub przepisu krajowego mającego zastosowanie zgodnie z art. 17 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE;
 - b) gdy są wymagane na mocy art. 15 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE w celu przeprowadzenia bezpiecznej integracji podsystemów, gdy przepisy obowiązkowe są niedostępne.
- We wszystkich pozostałych przypadkach stosowanie CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka jest nieobowiązkowe w kontekście takiego dopuszczenia.
39. Pojęcie „bezpieczna integracja” można stosować w odniesieniu do:
- a) bezpiecznej integracji między elementami tworzącymi podsystem;
 - b) bezpiecznej integracji między podsystemami stanowiącymi pojazd lub projekt sieci;
- oraz w przypadku pojazdów w odniesieniu do:
- c) bezpiecznej integracji pojazdu z charakterystyką sieci;
 - d) bezpiecznej integracji pojazdów z systemem zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstw kolejowych. Obejmuje to interfejsy między pojazdami, interfejsy połączeń z personelem, który będzie eksploatował podsystem, oraz działania z zakresu utrzymania prowadzone przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie;

- e) bezpiecznej integracji pociągu z określonymi trasami, na których jest eksploatowany;
- oraz w przypadku projektów sieci w odniesieniu do:
- f) bezpiecznej integracji projektu sieci z charakterystyką pojazdu określoną w TSI i przepisach krajowych;
- g) bezpiecznej integracji z przyległymi częściami sieci (odcinkami linii);
- h) bezpiecznej integracji projektu sieci z systemem zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury. Obejmuje to interfejsy połączeń z personelem, który będzie użytkował projekt sieci, oraz działania z zakresu utrzymania prowadzone przez zarządcę infrastruktury lub jego wykonawców;
- i) bezpiecznej integracji projektu sieci z określonymi pociągami, eksploatowanymi w danej sieci.
40. Jeżeli chodzi o związek między bezpieczną integracją a zezwoleniem na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji:
- lit. a), b) i c) zalecenia 39 należy wdrożyć przed uzyskaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Wszelkie warunki i ograniczenia użytkowania wynikające z tych punktów (np. wszelkie ograniczenia dotyczące składu pociągu, w tym funkcjonowanie w wielu jednostkach lub funkcjonowanie lokomotyw wraz z pojazdami tworzącymi pociąg) należy przedstawić w dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE, o której mowa w art. 18 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE, w taki sposób, aby użytkownik zatwierdzonego podsystemu lub pojazdu mógł stosować przedmiotowe warunki i ograniczenia użytkowania zgodnie z jego systemem zarządzania bezpieczeństwem,
 - lit. d) zalecenia 39 nie jest częścią procesu dopuszczania do eksploatacji. Powinien zostać wdrożony przez przedsiębiorstwo kolejowe z należytym uwzględnieniem wszystkich warunków i ograniczeń użytkowania, które wynikają z lit. a), b) i c) oraz weryfikacji zgodności z TSI i stosownymi przepisami krajowymi,
 - lit. e) zalecenia 39 nie stanowi części procesu dopuszczania do eksploatacji. Powinien zostać wdrożony przez przedsiębiorstwo kolejowe w oparciu o wszystkie informacje potrzebne przedsiębiorstwu kolejowemu do określenia cech pociągu i ustanowienia zgodności między pociągiem a trasą (np. warunki użytkowania, wartości parametrów interfejsu), które wynikają z lit. a), b) i c) i informacji zawartych w rejestrze infrastruktury.
- 40a. Jeżeli chodzi o związek między bezpieczną integracją a zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji stałych podsystemów i projektów sieci:
- lit. a), b), f) i g) zalecenia 39 należy wdrożyć przed uzyskaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Wszelkie warunki i ograniczenia użytkowania wynikające z tych punktów należy przedstawić w dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE, o której mowa w art. 18 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE, w taki sposób, aby użytkownik zatwierdzonego podsystemu lub projektu sieci mógł stosować przedmiotowe warunki i ograniczenia użytkowania zgodnie z jego systemem zarządzania bezpieczeństwem,
 - lit. h) zalecenia 39 nie stanowi części procesu dopuszczania do eksploatacji. Powinien zostać wdrożony przez zarządcę infrastruktury z należytym uwzględnieniem wszystkich warunków i ograniczeń użytkowania, które wynikają z lit. a), b), c) oraz weryfikacji zgodności z TSI i stosownymi przepisami krajowymi,
 - lit. i) zalecenia 39 nie stanowi części procesu dopuszczania do eksploatacji. Powinien zostać wdrożony przez zarządcę infrastruktury w oparciu o wszystkie informacje potrzebne do określenia cech trasy i ustanowienia zgodności pociągu i trasy (np. warunki użytkowania, wartości parametrów interfejsu), które wynikają z lit. a), b) i c) i informacji zawartych w rejestrze typów pojazdów.
41. Jeżeli chodzi o stosowanie CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka w celu zweryfikowania bezpiecznej integracji przed uzyskaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji:
- lit. a) zalecenia 39 jest całkowicie objęty zakresem TSI dotyczących podsystemu; w przypadku gdy nie istnieją wyraźne przepisy techniczne dotyczące tej kwestii, w TSI można przyjąć podejście oparte na ryzyku, wymagać zastosowania CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka oraz określić dopuszczalny poziom ryzyka, jaki należy utrzymać,
 - w przypadku gdy nie istnieją przepisy obowiązkowe (TSI, przepisy krajowe) całkowicie obejmujące dany interfejs, lit. b) zalecenia 39 należy skontrolować za pomocą CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka,

- lit. c) zalecenia 39 należy w całości uwzględnić w TSI, a — w sytuacjach przewidzianych w art. 17 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE — przepisy krajowe i wspomniana weryfikacja oparta na przepisach powinny zostać wdrożone przez jednostkę notyfikowaną lub podmiot wyznaczony w ramach obowiązku przeprowadzenia „weryfikacji interfejsów danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony” (art. 18 dyrektywy 2008/57/WE), w przeciwnym razie zagroziłoby to wymaganiom dotyczącym przejrzystości, niedyskryminacji i interoperacyjności,
- stosowanie CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka jest zatem obowiązkowe w odniesieniu do lit. c) zalecenia 39 w przypadkach, gdy istnieją TSI lub przepisy krajowe. W przypadkach gdy przepisy krajowe nie określają w pełni danego interfejsu (np. niektóre dotychczasowe systemy sterowania i innowacyjne rozwiązania), zgodnie z przedmiotowymi przepisami krajowymi konieczne może być stosowanie CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka w celu rozwiązania problemu nieuwzględnionego ryzyka.

INTEGRALNOŚĆ TSI I PRZEPISÓW KRAJOWYCH

42. Uznaje się, że TSI zostały opracowane przez grupę ekspertów ze stowarzyszeń branżowych i krajowych organów ds. bezpieczeństwa z uwzględnieniem przepisów krajowych i praktycznego doświadczenia jako ich podstawy. TSI odzwierciedlają stan wiedzy naukowej i technicznej lub najlepszej dostępnej wiedzy zdobytej przez Agencję przy udziale ekspertów i poddanej przeglądowi przez komitet, o którym mowa w art. 29 dyrektywy 2008/57/WE. Państwa członkowskie uznały takie TSI za przydatne (z uwzględnieniem punktów otwartych) i są one prawnie wiążące. Kontrola lub zatwierdzenie tych obowiązkowych wymagań technicznych nie stanowią części procesu dopuszczenia do eksploatacji.
43. Niemniej jednak, aby zachować integralność TSI i przepisów krajowych, obowiązkiem każdego podmiotu, jeżeli w jakimś momencie zda sobie on sprawę z ewentualnych braków w TSI lub przepisach krajowych, jest zgłoszenie w trybie pilnym swoich wątpliwości wraz z pełnym uzasadnieniem w drodze stosownej procedury, tak aby wszystkie jednostki zainteresowane zostały bezzwłocznie poinformowane o ewentualnych brakach i mogły podjąć odpowiednie kroki.
44. Państwa członkowskie powinny podejmować odpowiednie środki w celu zmiany niedostatecznych lub niezgodnych przepisów krajowych.
45. W przypadku gdy w TSI występują niedociągnięcia, stosuje się art. 7 dyrektywy 2008/57/WE, a niedociągnięcia należy eliminować za pośrednictwem:
 - a) opinii technicznej Agencji; lub
 - b) zmiany w TSI;
lub obu tych środków.W zależności od przypadku, zmiany w TSI można wprowadzić w drodze:
 - 1) zmiany specyfikacji systemu docelowego;
 - 2) dodania szczególnych przypadków, w sytuacji gdy dotyczą jedynie określonej liczby państw członkowskich i nie uważa się za niezbędne dokonywania harmonizacji na poziomie UE;
 - 3) dodania punktów otwartych, w przypadku gdy potrzebna jest harmonizacja na poziomie UE, ale nie może być jeszcze jednoznacznie ujęta w TSI.

WERYFIKACJE, KTÓRE NIE SĄ OBJĘTE ZAKRESEM DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI

46. Weryfikacja zgodności między pociągiem a trasą powinna zostać dokonana niezależnie od zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla typu pojazdu lub dla pojedynczego pojazdu. Weryfikacją zgodności między pociągiem a trasą zarządza przedsiębiorstwo kolejowe (lub zarządca infrastruktury, jeżeli eksploatuje pociągi) w ramach procesu planowania (na przykład w przypadku składania ofert w odniesieniu do tras) i na bieżąco w ramach swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem. Przedsiębiorstwo kolejowe powinno określić zgodność, uzyskując w tym celu informacje od zarządcy infrastruktury za pośrednictwem rejestru infrastruktury i z dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE pojazdów sporządzonej przy dopuszczeniu do eksploatacji i prowadzonej po dopuszczeniu. W okresie przejściowym, tj. do czasu utworzenia rejestru infrastruktury i uzupełnienia go wszelkimi odpowiednimi danymi w odniesieniu do weryfikacji zgodności z siecią, zarządcy infrastruktury powinni dostarczać niezbędne informacje przedsiębiorstwom kolejowym, wykorzystując w tym celu inne przejrzyste środki.
47. Ocenianie zdolności przedsiębiorstwa kolejowego do zarządzania eksploatacją i utrzymaniem pojazdów nie jest częścią procesu prowadzącego do dopuszczenia do eksploatacji. Wchodzi w skład procesu certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i stałego nadzoru prowadzonego przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa.
48. Ocenianie zdolności zarządcy infrastruktury do zarządzania eksploatacją i utrzymaniem projektów sieci nie jest częścią procesu prowadzącego do dopuszczenia do eksploatacji. Wchodzi w skład procesu autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa i stałego nadzoru prowadzonego przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

49. Ocenianie zdolności podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie do zarządzania utrzymaniem pojazdu nie jest częścią procesu prowadzącego do dopuszczenia do eksploatacji. Wchodzi w skład systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego. W przypadkach gdy ma zastosowanie proces certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, proces ten można uwzględnić w systemie zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego.
50. W związku z tym nie jest wymagane, aby wnioskodawca występujący o dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu lub o dopuszczenie do eksploatacji pojedynczego pojazdu lub podsystemu dokonywał oceny istotności ewentualnych zmian spowodowanych konstrukcją pojazdu lub podsystemu w całym systemie kolei. W przypadku gdy wnioskodawcą jest przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury, które(-y) zamierza eksploatować przedmiotowy pojazd lub podsystem, zastosowanie przez nich CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka w charakterze przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury odpowiedzialnego za zarządzanie zmianą w ich części systemu kolei jest niezależne od ich roli jako wnioskodawcy ubiegającego się o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.
51. W praktyce, w przypadku gdy producent wytwarza konkretną konstrukcję na zamówienie przedsiębiorstwa kolejowego, zazwyczaj pokrywają się w czasie:
- weryfikacja zgodności podsystemu strukturalnego do celów wydania deklaracji weryfikacji WE (działanie, które obejmuje lit. a), b) i c) zalecenia 39), oraz
 - integracja tego podsystemu z systemem zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury (działanie, które obejmuje punkty d) i e) zalecenia 39).
- W pewnych okolicznościach to właśnie w ramach dobrego zarządzania projektem można minimalizować odstęp czasu między wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji a faktycznym wykorzystaniem konstrukcji pojazdu lub sieci w działalności zarobkowej. W tych okolicznościach krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest zaangażowany w tym samym czasie co:
- organ odpowiedzialny za wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla typu pojazdu lub dla pojedynczego pojazdu, oraz
 - organ odpowiedzialny za nadzór nad świadectwami bezpieczeństwa lub autoryzacjami w zakresie bezpieczeństwa.
- Chociaż te dwa zadania mogą się pokrywać w czasie, to formalnie powinny one być niezależne, przy czym w pierwszym przypadku odpowiednikiem jest wnioskodawca o zezwolenie dla pojazdu lub typu pojazdu, a w drugim — przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury, które(-y) zamierza użytkować podsystem lub pojazd.

WZAJEMNE UZNAWANIE PRZEPISÓW I WERYFIKACJI W ODNIESIENIU DO POJAZDÓW

52. Państwa członkowskie powinny wzajemnie uznawać weryfikacje prowadzone zgodnie z przepisami krajowymi innych państw członkowskich, chyba że:
- a) nie ma dowodów zgodności z siecią; lub
 - b) państwo członkowskie może dowieść wnioskodawcy, że istnieje znaczne ryzyko w zakresie bezpieczeństwa.
 - c) Zasadę wzajemnego uznawania powinno się stosować w jak najszerszym zakresie, aby uniknąć niepotrzebnych wymagań i zbędnych weryfikacji, chyba że są one ściśle niezbędne na potrzeby kontroli zgodności technicznej pojazdu z odpowiednią siecią i nie są równoważne przepisom państwa członkowskiego pierwszego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.
53. W przypadku dodatkowych zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji państwa członkowskie nie powinny kwestionować przepisów krajowych zastosowanych w odniesieniu do poprzedniego zezwolenia:
- obejmujących punkty otwarte niezwiązane ze zgodnością techniczną między pojazdem a siecią, lub
 - zaklasyfikowanych jako przynależące do kategorii A w odnośnym dokumencie na podstawie art. 27 ust. 4 dyrektywy 2008/57/WE.
54. Pomimo braku ogólnych kryteriów akceptacji ryzyka w CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, oceny dokonywane w oparciu o CSM w ramach weryfikacji wymaganych w TSI powinny być wzajemnie uznawane zgodnie z art. 7 ust. 4 rozporządzenia w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Zostanie to zastąpione art. 15 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 402/2013, które będzie obowiązywać od dnia 21 maja 2015 r.

ROLE I OBOWIĄZKI

55. Przed uzyskaniem zezwolenia na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji producent lub podmiot zamawiający (tj. wnioskodawca w rozumieniu art. 18 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE) musi przeprowadzić wszelkie niezbędne prace projektowe, konstrukcyjne oraz testy lub zlecić ich przeprowadzenie innemu podmiotowi na swoją odpowiedzialność i złożyć podpis na deklaracji weryfikacji WE.
56. Jednostki notyfikowane weryfikują zgodność z TSI i sporządzają certyfikaty weryfikacji przeznaczone dla wnioskodawcy. W art. 18 ust. 2 dyrektywy 2008/57/WE stwierdzono, że weryfikacje jednostki notyfikowanej „obejmują [...] również weryfikację interfejsów danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączany, w oparciu o informacje dostępne w odpowiednich TSI oraz w rejestrach przewidzianych w art. 34 i 35.”. Oznacza to, że jednostka notyfikowana odgrywa pewną rolę w kontroli zgodności technicznej z innymi podsystemami, co jest spójne z faktem, że zgodność techniczna została uwzględniona w TSI. Zakres tych kontroli jest ograniczony do odpowiednich TSI. Każda jednostka notyfikowana gromadzi dokumentację techniczną przeprowadzonych przez nią weryfikacji.
57. Przepisy zalecenia 56 stosuje się *mutatis mutandis* do wyznaczonych organów i przepisów krajowych.
58. Na podstawie art. 15 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE rolę krajowych organów ds. bezpieczeństwa w wydawaniu zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji powinno być przeprowadzanie kontroli dokumentów towarzyszących wnioskowi o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji i dostarczanie dowodów na stosowność procedury weryfikacji. Przedmiotowa kontrola powinna obejmować sprawdzenie kompletności, stosowności i spójności dokumentacji przedkładanej w celu uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Ogranicza się to do spraw leżących w kompetencji krajowych organów ds. bezpieczeństwa (kolei), jak określono w dyrektywie 2004/49/WE.
59. W przypadku gdy państwo członkowskie (lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa) wykryje problem związany z wnioskiem o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, w którym podsystem strukturalny objęty deklaracją weryfikacji WE i dołączona dokumentacja techniczna nie są w pełni zgodne z dyrektywą 2008/57/WE, a w szczególności nie spełniają zasadniczych wymagań, powinno zastosować przepisy art. 19 dyrektywy 2008/57/WE. Ma to zastosowanie *mutatis mutandis* do składników interoperacyjności zgodnie z art. 14 dyrektywy 2008/57/WE.
60. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa nie powinny powtarzać żadnych kontroli przeprowadzanych w ramach procedury weryfikacji.
61. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa nie powinny podejmować prób przeprowadzania lub powielania pracy prawodawców, jednostek notyfikowanych, podmiotów wyznaczonych lub jednostek oceniających ryzyko.
62. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa nie powinny także przeprowadzać szczegółowej regularnej weryfikacji pracy, którą wykonał wnioskodawca, jednostka notyfikowana, podmiot wyznaczony i jednostka oceniająca ryzyko w kontekście CSM, ani regularnego zatwierdzania jej wyników. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą podawać w wątpliwość weryfikacje przeprowadzane przez jednostkę oceniającą jedynie w przypadku, gdy istnieją uzasadnione wątpliwości. W takim przypadku powinno się przestrzegać zasad proporcjonalności (uwzględniając poziom ryzyka), niedyskryminacji i przejrzystości. Uzasadnione wątpliwości mogą w szczególności powstać w wyniku kontroli, o której mowa w zaleceniu 58, lub w przypadku gdy w wyniku zdobytych doświadczeń wykazano, że podobny podsystem nie spełnia zasadniczych wymagań, jakie określono w art. 19 dyrektywy 2008/57/WE.
63. Zgodnie z art. 28 ust. 2 dyrektywy 2008/57/WE w odniesieniu do jednostek notyfikowanych (i *mutatis mutandis* w odniesieniu do podmiotów wyznaczonych) państwo członkowskie powinno wprowadzić systemy w celu zapewnienia kompetencji jednostek oceniających i podejmować działania w celu eliminowania niezgodności ze stosownymi przepisami prawa. W celu zapewnienia spójnego podejścia Komisja przy wsparciu Agencji powinna pełnić w tej sprawie rolę koordynującą.
64. Wnioskodawcy, zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe w połączeniu z podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie powinni uwzględniać doświadczenia zdobyte w odniesieniu do typów pojazdów i konstrukcji podsystemów, na które wydano już zezwolenia, lub identyfikacji niekontrolowanego ryzyka i wdrażać odpowiednie działania naprawcze.
65. Wnioskodawcy powinni przeprowadzać przedmiotowe działania naprawcze przed wystąpieniem z wnioskiem o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji i powinni być zobowiązani do wykonania tego bezzwłocznie po wykryciu takiej potrzeby.
66. W odniesieniu do pojazdów i podsystemów już użytkowanych przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury powinni przeprowadzać przedmiotowe działania naprawcze w ramach swoich systemów zarządzania bezpieczeństwem. Systemy zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstw kolejowych powinny zapewniać wprowadzanie wszelkich niezbędnych zmian do ich systemów utrzymania przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdów przez nie użytkowanych.

67. Podobnie jak przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji rolą krajowych organów ds. bezpieczeństwa nie jest określenie rozwiązania projektowego, tak samo rolą nadzorczą krajowych organów ds. bezpieczeństwa nie jest zalecanie działań naprawczych w przypadku zdobytego doświadczenia. Natomiast krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny monitorować stosowanie się przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury do zasad własnego systemu zarządzania bezpieczeństwem. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny skontrolować, czy przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury określają i przeprowadzają odpowiednie działania naprawcze oraz zarządzają nimi w ramach swoich systemów zarządzania bezpieczeństwem.
68. Zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe są odpowiedzialne za swoją część systemu kolejowego. Przedsiębiorstwo kolejowe jest odpowiedzialne wyłącznie za bezpieczną eksploatację swoich pociągów. Rola zarządcy infrastruktury sprowadza się do zarządzania infrastrukturą i w związku z tym, poza wydawaniem pozwoleń na ruch pociągów, zarządca infrastruktury nie jest odpowiedzialny za eksploatację pociągów. Zarządca infrastruktury nie pełni żadnej innej roli związanej z zezwoleniem.
69. Ocena zdolności podwykonawcy (np. posiadacza) do zarządzania w ramach eksploatacji i utrzymania pojazdów nie stanowi części procesu prowadzącego do zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Jest to ujęte w obowiązku nałożonym na przedsiębiorstwo kolejowe użytkujące dopuszczone pojazdy, aby dopilnowało w ramach swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem, że ma wyznaczoną odpowiednią jednostkę odpowiedzialną za utrzymanie zgodnie z art. 14a dyrektywy 2004/49/WE.
70. W art. 14a ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE (zmienionej dyrektywą 2008/110/WE) określono, że przed dopuszczeniem do eksploatacji lub użytkowaniem w sieci każdemu pojazdowi należy przypisać podmiot odpowiedzialny za utrzymanie. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji jest niezależne od eksploatacji pojazdu w przedsiębiorstwie kolejowym lub utrzymania pojazdu przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, ponadto w dyrektywie 2004/49/WE zawarto przepisy dotyczące eksploatacji (użytkowania) i utrzymania pojazdów. W związku z tym podmiot odpowiedzialny za utrzymanie może zostać przydzielony przed lub po udzieleniu zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji, ale w każdym przypadku przed rejestracją w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (podmiot odpowiedzialny za utrzymanie to pole obowiązkowe w NVR) i przed faktycznym użytkowaniu w danej sieci.
71. Organizacje powinny zarządzać ryzykiem spowodowanym swoimi działaniami. Odpowiedzialność za zarządzanie ryzykiem powinna być nałożona na podmioty, które mają największą zdolność zarządzania nim.
72. W związku z tym, że przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury są jedynymi podmiotami zobowiązanymi do posiadania certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, posiadającymi wsparcie w postaci systemów zarządzania bezpieczeństwem, organizacje te powinny pełnić kluczową rolę w zarządzaniu wkładem innych i w podejmowaniu odpowiednich decyzji w zakresie ich wkładu. Gdy przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządcy infrastruktury podejmują takie decyzje lub działania w ramach ich systemów zarządzania bezpieczeństwem, pozostaje to bez uszczerbku dla obowiązków innych podmiotów, takich jak posiadacze, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, producenci.
73. Podział obowiązków w zakresie eksploatacji między przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury określono w TSI dotyczących eksploatacji i zarządzania ruchem kolejowym.
74. Należy uważać przedsiębiorstwa kolejowe za najlepiej przygotowane i najbardziej kompetentne w zakresie:
- a) identyfikacji ewentualnych zagrożeń dla planowanych przez nie działań, w tym utrzymania i wdrażania środków kontroli, takich jak kontrole dokonywane przed odjazdem;
 - b) odpowiedniego szczegółowego przedstawiania wykonawcom i dostawcom swoich potrzeb operacyjnych, takich jak wymagane osiągi, dostępność i niezawodność pojazdów;
 - c) monitorowania osiągnięć pojazdów;
 - d) udzielania regularnych i kompletnych informacji zwrotnych w odniesieniu do eksploatacji i osiągnięć odpowiednio posiadaczowi i podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie; oraz
 - e) dokonywania przeglądów umów w celu zrozumienia i kwestionowania realizacji umów.
75. Z drugiej strony, przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury nie należy uważać za najlepiej przygotowanych lub najbardziej kompetentnych w zakresie bezpośredniego zarządzania ryzykiem na wszystkich poziomach łańcucha dostaw. W celu wywiązania się ze swoich obowiązków przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury powinni opracować zobowiązania umowne w odniesieniu do dostawy towarów i świadczenia usług zgodnie z ich systemem zarządzania bezpieczeństwem, uwzględniając obowiązki prawne innych podmiotów. Standardową praktyką w odniesieniu do pojazdów po ich wprowadzeniu

do eksploatacji jest ich modyfikacja w celu wyeliminowania wad i ciągłego poprawiania osiągnięć. Bezpieczne zarządzanie tymi zmianami leży w zakresie obowiązków przedsiębiorstw kolejowych. Obowiązki te powinny być wypełniane poprzez zastosowanie procedur zarządzania zmianami w systemie zarządzania bezpieczeństwem oraz rozporządzenia w sprawie oceny ryzyka w kontekście CSM, a w razie potrzeby poprzez zapewnienie uzyskania zezwolenia na dopuszczenie zmodyfikowanego pojazdu do eksploatacji. Przedsiębiorstwo kolejowe powinno również zapewnić, aby wszystkie istotne informacje były przekazywane podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie w celu zaktualizowania dokumentacji z zakresu utrzymania.

76. Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i posiadacze powinni upewnić się, czy umowa z producentem obejmuje zapewnienie każdego rodzaju wsparcia, jakiego mogą potrzebować w ramach tego procesu.
77. Zanim przedsiębiorstwo kolejowe uzyska od zarządców infrastruktury dostęp do sieci dla pociągu, powinno najpierw poznać charakter dostępu oferowanego na sprzedaż przez zarządcę infrastruktury. Przedsiębiorstwo kolejowe powinno upewnić się, czy trasa, do której dostęp chce wykupić, jest w stanie obsłużyć pociągi, które mają po niej się poruszać.
78. Przedsiębiorstwa kolejowe powinny znaleźć w rejestrze infrastruktury wszystkie informacje (na temat charakteru infrastruktury) niezbędne do ustalenia, czy pociąg, który ma być eksploatowany, jest zgodny z daną trasą (zgodność pociąg/trasa). Dla każdego parametru zarządca infrastruktury powinien określić w rejestrze infrastruktury wartość nominalną i, w stosownych przypadkach, zakres wartości granicznych parametrów interfejsu, które są spełniane przez dany odcinek linii. Bezpieczna eksploatacja pociągów przez przedsiębiorstwa kolejowe zależy od rzetelności powyższych danych. Zarządca infrastruktury powinien informować przedsiębiorstwo kolejowe o wszelkich tymczasowych zmianach w charakterze infrastruktury niewymienionych w rejestrze infrastruktury.
79. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe ustaliło za pomocą rejestru infrastruktury i dokumentacji towarzyszącej zezwoleniu na dopuszczenie pojazdu/zezwoleniu na dopuszczenie typu pojazdu, z uwzględnieniem warunków użytkowania i innych ograniczeń wynikających z zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji/zezwolenia na dopuszczenie typu pojazdu, że dana trasa jest w stanie obsłużyć pociąg, który ma po niej się poruszać, to powinno następnie sprawdzić w postanowieniach TSI dotyczących „ruchu kolejowego” (zwłaszcza w punktach dotyczących składu pociągu, hamowania pociągu i sprawdzania stanu technicznego pociągu), czy istnieją jakieś ograniczenia związane z pociągami, które mogą uniemożliwić ich eksploatację na danej trasie (np. ograniczenia prędkości, ograniczenia długości, ograniczenia zasilania).
80. Jeżeli zarządca infrastruktury lub przedsiębiorstwo kolejowe mają zastrzeżenia dotyczące użytkowania danego pojazdu lub urządzenia stałego na konkretnej linii, to powinny je zgłosić drugiej stronie, aby znaleźć rozwiązanie. Jeżeli strona zgłaszająca sprawę nie jest zadowolona z odpowiedzi, powinna zgłosić sprawę krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa, który podejmuje decyzje zgodnie ze swoimi uprawnieniami.
81. Zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1078/2012⁽¹⁾ przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie muszą informować wszystkie zainteresowane strony (w tym krajowe organy ds. bezpieczeństwa) o zagrożeniach dla bezpieczeństwa związanych z usterkami i brakiem zgodności konstrukcji lub awarią urządzeń technicznych. Obowiązek informowania dotyczy również producentów i podmiotów zamawiających, które sporządziły deklarację weryfikacji WE po otrzymaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.
82. Oprócz zadania polegającego na wydawaniu zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i zgodnie z art. 16 dyrektywy 2004/49/WE, krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny również nadzorować zgodność działalności przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury z wymogami przepisów unijnych oraz, w przypadkach dopuszczonych dyrektywą 2008/57/WE, z wymogami przepisów krajowych. Nadzór powinien również obejmować zarządzanie przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury ryzykiem dotyczącym interfejsu z ich dostawcami (takimi jak producenci, posiadacze i spółki prowadzące leasing taboru kolejowego), w szczególności podczas zakupu towarów i usług oraz podczas włączenia ich do systemów zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury.
83. Zaangażowanie krajowych organów ds. bezpieczeństwa w wykorzystanie podsystemów i ich utrzymanie przez przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządców infrastruktury pod auspicjami ich systemu zarządzania bezpieczeństwem ma charakter nadzorczy. Przede wszystkim krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny odmówić przejęcia odpowiedzialności za spełnienie zasadniczych wymagań od producentów/podmiotów zamawiających lub przedsiębiorstw kolejowych/zarządców infrastruktury, określając lub szczegółowo sprawdzając, bądź zatwierdzając poszczególne rozwiązania konstrukcyjne, wymagania dotyczące utrzymania lub działań naprawczych. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien zatem skupić się na stosowności i przydatności systemów zarządzania odpowiedzialnymi podmiotami oraz nie powinien postępować jak „inspektor odbiorów” kontrolujący szczegółowe wyniki lub decyzje podjęte przez wspomniane podmioty.

(¹) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 8).

84. Jeżeli w wyniku wypadków lub incydentów państwa członkowskie rozważają wprowadzenie pilnych środków, to powinny wziąć pod uwagę, że podstawowy mechanizm zarządzania nowymi rodzajami ryzyka dotyczącymi eksploatacji pojazdów, które zostały wykryte w toku dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu lub w wyniku ustaleń w kontekście nadzoru, stanowi system zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego. Nawet w przypadku gdy państwo członkowskie uważa, że wprowadzenie nowego przepisu dotyczącego zezwalania na dopuszczanie do eksploatacji jest pilnie konieczne, powinno stosować się do procedur określonych w stosownym prawodawstwie unijnym, w tym zgłosić projekt nowego przepisu do Komisji na podstawie dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (¹) lub 2004/49/WE.

BADANIA

85. Jedyne badania, jakie mogą być wymagane w odniesieniu do zezwolenia i które muszą być przeprowadzone przed otrzymaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji oraz wymagają zaangażowania jednostki oceniającej, to badania:
- wyraźnie określone w TSI, modułach i, w stosownych przypadkach, w krajowych przepisach,
 - określone przez wnioskodawcę w celu wykazania zgodności z wymaganiami TSI lub z krajowymi przepisami,
 - określone w innych przepisach unijnych, lub
 - określone przez wnioskodawcę zgodnie z zastosowaniem CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, zgodnie z zaleceniem 41.
86. Zaangażowanie jednostek notyfikowanych lub podmiotów wyznaczonych w weryfikację zgodności z zasadniczymi wymaganiami określone jest w odpowiednich TSI i odpowiednio w przepisach krajowych.
87. Badania nieobjęte zaleceniem 85 (np. badania niezbędne dla przedsiębiorstw kolejowych do ustalenia zgodności między pociągiem a trasą przed użyciem typu pojazdu lub nowych podsystemów na konkretnej trasie, bądź niezbędne dla podmiotu zamawiającego do ustalenia zgodności z wymaganiami klienta) nie stanowią części zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji.
88. Jeżeli badania na torach wykonane są w celu zweryfikowania zgodności z wymaganiami dotyczącymi zezwolenia przed otrzymaniem od krajowego organu ds. bezpieczeństwa zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji, wszelkie uzgodnienia operacyjne i organizacyjne dotyczące wykonania tych badań należy określić w krajowych ramach prawnych każdego z państw członkowskich, przy czym przedmiotowe uzgodnienia muszą być zgodne z dyrektywami 2008/57/WE i 2004/49/WE. Uzgodnienia powinny obejmować uzgodnienia administracyjne i wszelkie obowiązkowe wymagania techniczne i operacyjne. Zasadniczo państwa członkowskie mogą przyjąć jedno z dwóch podejść:
- państwo członkowskie może włączyć uprawnienia dotyczące badań do certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowych. Można to zrobić w taki sposób, że podmiot badawczy może być certyfikowany jako przedsiębiorstwo kolejowe, którego zakres operacyjny ogranicza się tylko do przeprowadzania badań,
 - państwo członkowskie może wymagać od właściwej jednostki (która może być krajowym organem ds. bezpieczeństwa lub może nim nie być), aby zezwoliła na wykonanie badań. W takim przypadku właściwa jednostka (w sytuacji braku weryfikacji zgodności z wymaganiami w odniesieniu do zezwolenia przyznanego przez jednostkę notyfikowaną lub podmiot wyznaczony) musi posiadać dostatecznie obszerną wiedzę techniczną, aby podejmować takie decyzje. Aby sprostać wymaganiom dotyczącym przejrzystości i pewności prawa, państwo członkowskie musi zapewnić odpowiednią niezależność jednostki oraz opublikować proces wydawania zezwolenia na badania w jego krajowych ramach prawnych, precyzując wymagania i kryteria decyzyjne, które mają być stosowane przez właściwą jednostkę przy udzielaniu zezwolenia na badania.
89. Zarządcy infrastruktury odgrywają bezpośrednią rolę w kontekście ułatwiania procesu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. W przypadku dodatkowych badań wymaganych przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, art. 23 ust. 6 dyrektywy 2008/57/WE stanowi, że „zarządca infrastruktury w porozumieniu z wnioskodawcą dokłada wszelkich starań w celu dopilnowania, by wszelkie testy miały miejsce w okresie trzech miesięcy od złożenia wniosku”.

DOKUMENTACJA TECHNICZNA

90. Zgodnie z art. 18 i załącznikiem VI do dyrektywy 2008/57/WE, do deklaracji weryfikacji WE dla podsystemów powinna zostać dołączona dokumentacja techniczna obejmująca dokumentację opisującą podsystem, dokumentację wynikającą z weryfikacji dokonanej przez różne jednostki oceniające oraz dokumentację dotyczącą elementów związanych z warunkami i ograniczeniami użytkowania oraz wytycznymi dotyczącymi serwisu, stałego lub rutynowego monitorowania, dostosowania i utrzymania. Dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji weryfikacji WE obejmuje wszystkie dokumenty potwierdzające, które są niezbędne do otrzymania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

(¹) Dyrektywa 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych (Dz.U. L 204 z 21.7.1998, s. 37).

91. Projekt pojazdu lub sieci jest ujęty w dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE podsystemów, które wchodzą w jego skład.
92. Może zająć konieczność udziału kilku jednostek oceniających w procesie weryfikacji podsystemu, przy czym udział każdej z nich jest zgodny z zakresem jej kompetencji. Obowiązek zgromadzenia całej dokumentacji wymaganej przez wszystkie stosowne przepisy unijne powinien spoczywać na wnioskodawcy. Zbiór takich dokumentacji technicznych, uzupełnionych o wszelkie inne informacje wymagane przepisami UE (z uwzględnieniem elementów określonych w załączniku VI pkt 2.4 dyrektywy 2008/57/WE), jest określany dalej mianem dokumentacji technicznej podsystemu towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE.
93. Wnioskodawca ubiegający się o zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji powinien przedstawić dokumentację, jaką należy przedłożyć w celu uzyskania zezwolenia.

Przedmiotowa dokumentacja powinna obejmować dokumentację techniczną towarzyszącą deklaracji weryfikacji WE zgromadzoną przez wnioskodawcę ubiegającego się o zezwolenie dla danego podsystemu.

W przypadku pojazdu złożonego z dwóch podsystemów dokumentacja, którą należy dostarczyć w celu uzyskania zezwolenia, powinna zawierać dwie dokumentacje techniczne towarzyszące deklaracji weryfikacji WE dla tych dwóch podsystemów.

W oczekiwaniu na przyjęcie przez Komisję zalecenia określającego zawartość dokumentacji przedkładanej przez wnioskodawcę, państwo członkowskie może wydać zgodę na włączenie do dokumentacji towarzyszącej wnioskowi o zezwolenie dla pojazdów lub typu pojazdów jedynie części dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE. Powinno być to jasno wskazane w krajowych ramach prawnych państwa członkowskiego opublikowanych na stronach internetowych Europejskiej Agencji Kolejowej.

Dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji weryfikacji WE w odniesieniu do pojazdu, typu pojazdu lub podsystemu powinna zawierać wszystkie informacje wskazane w załączniku V i dokumentację potwierdzającą deklarację(-e) weryfikacji WE (np. certyfikat(-y) weryfikacji lub dokumentację techniczną wydane przez jednostki notyfikowane i podmioty wyznaczone, zapisy z obliczeniami, zapisy przeprowadzonych testów i badań oraz parametry techniczne zapisane zgodnie z odpowiednimi TSI i przepisami krajowymi. Informacje zawarte w dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE, której nie dołączono do dokumentacji przedłożonej w celu uzyskania zezwolenia, należy udostępnić na żądanie odpowiedniego krajowego organu ds. bezpieczeństwa.

Z chwilą uzyskania zezwolenia dokumentację towarzyszącą pierwszemu wnioskowi o zezwolenie na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji należy przedłożyć krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa, który powinien zachować dokumentację jako zapis tego, co zostało objęte zezwoleniem.

94. W przypadku postępowania zgodnie z sugestią określoną w zaleceniu 21, zalecenie 93 powinno mieć zastosowanie, *mutatis mutandis*, w odniesieniu do dokumentacji, którą należy przedłożyć w celu uzyskania zezwolenia dla projektu sieci i do dokumentacji technicznej towarzyszącej odpowiednim deklaracjom weryfikacji WE.
95. Wnioskodawca ubiegający się o dodatkowe zezwolenie na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji powinien załączyć do pierwotnej dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE informacje wymagane w art. 23 ust. 3 lub art. 25 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE; przedmiotowe dodatkowe informacje stanowią część informacji przedłożonych krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa. Wnioskodawca powinien jednak zachować strukturę dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE.
96. Część dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE określająca „wszystkie elementy związane z warunkami i ograniczeniami użytkowania oraz wytycznymi dotyczącymi serwisu, stałego lub rutynowego monitorowania, dostosowania i utrzymania” powinna być udostępniona zarządcom infrastruktury w przypadku projektów sieci i przedsiębiorstw kolejowym eksploatującym pojazd w przypadku pojazdów, aby podmioty te mogły dostarczyć ją podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie. W odniesieniu do pojazdów, informacje zawarte w dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE można przekazywać za pośrednictwem posiadacza pojazdu. Po dopuszczeniu do eksploatacji przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury w powiązaniu z podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie są odpowiedzialni za stałą kontrolę czynności związanych z utrzymaniem oraz za aktualizację dokumentacji w taki sposób, aby odzwierciedlała cykl eksploatacyjny i zdobyte doświadczenia (art. 4 i 9 dyrektywy 2004/49/WE).
97. Dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji weryfikacji WE powinna zawierać informacje potrzebne do zarządzania zaprojektowanym stanem roboczym pojazdu lub projektem sieci w całym cyklu jego życia.

98. Dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji weryfikacji WE powinna być aktualizowana, jeżeli dokonywane są dodatkowe weryfikacje (np. weryfikacja zgodności z krajowymi przepisami do celów otrzymania dodatkowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji). W przypadku dodatkowego zezwolenia wnioskodawca powinien poinformować krajowy organ ds. bezpieczeństwa, który wydał pierwsze zezwolenie.

DEKLARACJA WERYFIKACJI WE

99. Zgodnie z art. 15 dyrektywy 2008/57/WE oraz art. 4 ust. 3 i 4 dyrektywy 2004/49/WE na przedsiębiorstwach kolejowych lub zarządcach infrastruktury spoczywa obowiązek zapewnienia, aby pojazd lub podsystem spełniał zasadnicze wymagania podczas użytkowania. Pozostaje to bez uszczerbku dla obowiązków innych zaangażowanych podmiotów (np. obowiązków sygnatariusza deklaracji weryfikacji WE). Każdy producent, podmiot realizujący utrzymanie, posiadacz wagonów, usługodawca i podmiot zamawiający musi zapewnić, aby dostarczany przez niego tabor kolejowy, instalacje, akcesoria i urządzenia oraz usługi spełniały zasadnicze wymagania i aby warunki użytkowania zostały określone w dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE, tak aby przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury mogli je bezpiecznie dopuścić do eksploatacji.
100. Wyłącznie wnioskodawca ubiegający się o zezwolenie na dopuszczenie danego podsystemu do eksploatacji, wystawiający deklarację weryfikacji WE, ma obowiązek zapewnić, aby w chwili dopuszczenia do eksploatacji zasadnicze wymagania wszystkich stosownych przepisów UE zostały w całości spełnione w każdym szczególnie przez podsystemy w ich zaprojektowanym stanie funkcjonowania. Na podstawie weryfikacji dokonanej przez jednostkę notyfikowaną lub wyznaczony podmiot oraz — w stosownych przypadkach — na podstawie kompleksowej oceny podsystemu lub pojazdu wnioskodawca składa oświadczenie o spełnieniu wszystkich zasadniczych wymagań. Jeżeli w związku z tym na późniejszym etapie zakwestionowana zostaje zgodność podsystemu w zaprojektowanym stanie funkcjonowania z zasadniczymi wymaganiami w chwili dopuszczenia do eksploatacji, przyjmuje się, że główną odpowiedzialność ponosi wnioskodawca, który podpisał deklarację weryfikacji WE.
101. W efekcie nie należy traktować dopuszczenia typu do eksploatacji ani otrzymania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji jako przekazania przez wnioskodawcę krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa wydającemu zezwolenie odpowiedzialności do zapewnienia lub weryfikacji spełnienia przez podsystem wszystkich zasadniczych wymagań.
102. W przypadku zakwestionowania zasadniczych wymagań podsystemu w jego zaprojektowanym stanie funkcjonowania krajowy organ ds. bezpieczeństwa wydający zezwolenie ponosi odpowiedzialność wyłącznie za określone zadania powierzone krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa wydającemu zezwolenie lub nadzorującemu na mocy art. 16 dyrektywy 2004/49/WE. Zgodnie z zaleceniami 58–62 oraz zaleceniem 67 zasadę tę powinno odzwierciedlać prawo krajowe.
103. Niezależnie od weryfikacji zgodności z wymaganiami zawartymi w TSI i przepisami krajowymi oraz weryfikacji bezpiecznej integracji przeprowadzonej na mocy art. 15 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE, wnioskodawca podpisuje deklarację weryfikacji WE na swoją wyłączną odpowiedzialność. Wnioskodawca powinien zatem posiadać wdrożoną procedurę pozwalającą mu upewnić się, że zidentyfikował i spełnił wszystkie zasadnicze wymagania oraz zastosował się do stosownych przepisów UE.
104. Chociaż pierwotnie CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka nie została opracowana do tego celu, wnioskodawca może zdecydować o wykorzystaniu metodyki zawartej w CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka jako narzędzia do wypełnienia części swoich obowiązków w celu zapewnienia, aby wszystkie elementy podsystemu/pojazdu we wszystkich aspektach i w każdym szczególnie spełniały zasadnicze wymagania systemu kolei wyznaczone w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE.
105. Wnioskodawca może także zdecydować się na korzystanie z dowolnych innych środków dozwolonych na mocy odpowiednich przepisów w celu zapewnienia spełnienia zasadniczych wymagań systemu kolejowego przez wszystkie elementy podsystemu lub pojazdu.
106. Deklaracja weryfikacji WE obejmuje wszystkie stosowne przepisy UE. Obowiązkiem sygnatariusza deklaracji WE jest przestrzeganie wspomnianych przepisów, w tym odpowiedniej oceny zgodności i, w stosownych przypadkach, zaangażowanie jednostek oceniających wymaganych na mocy tych przepisów.
107. W przypadku zezwolenia dotyczącego pojazdów lub projektu sieci składających się z większej liczby podsystemów niż jeden:
- a) może występować większa liczba wnioskodawców (jeden dla każdego podsystemu), z których każdy sporządza deklarację weryfikacji WE dotyczącą jego części wraz z interfejsami. W tym przypadku każdy wnioskodawca ponosi odpowiedzialność za odpowiedni podsystem zgodnie z zakresem własnej deklaracji weryfikacji WE. Producent lub podmiot zamawiający może połączyć przedmiotowe dwie deklaracje we wniosku dotyczącym pojazdu lub projektu sieci;
 - b) producent lub podmiot zamawiający dla typu pojazdu, pojedynczego pojazdu lub projektu sieci może połączyć deklaracje weryfikacji WE dla każdego podsystemu, określoną w załączniku V do dyrektywy 2008/57/WE, w jedną deklarację weryfikacji WE typu pojazdu, pojedynczego pojazdu lub projektu sieci. W takim przypadku podmiot ten oświadcza na swoją wyłączną odpowiedzialność, że podsystemy obejmujące

dany typ pojazdu, pojedynczy pojazd lub projekt sieci zostały poddane odpowiednim procedurom weryfikacji i spełniają wymagania odpowiednich przepisów Unii Europejskiej, w tym wszystkich stosownych przepisów krajowych, oraz oświadcza, że w związku z tym pojazd lub projekt sieci sam w sobie spełnia wymagania odpowiednich przepisów Unii Europejskiej, w tym wszystkich stosownych przepisów krajowych.

108. W celu sporządzenia deklaracji weryfikacji WE odpowiednie TSI mogą umożliwiać zapewnienie częściowej zgodności z TSI tylko w przypadku, gdy w samej TSI przewiduje się, że określone funkcje, parametry eksploatacyjne i interfejsy wymagane do spełnienia zasadniczych wymagań nie są obowiązkowe w określonych sytuacjach.
109. Dopiero po zebraniu wszystkich wspomnianych powyżej dowodów i deklaracji wnioskodawca może formalnie wystąpić do właściwego krajowego organu ds. bezpieczeństwa o zezwolenie na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji. Za dobrą praktykę uważa się jednak jak najwcześniejsze nawiązanie nieformalnej współpracy wnioskodawców z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, aby proces, wymagania, role, zakres obowiązków, zakres stosowania, ograniczenia i warunki użytkowania były jasne oraz aby uniknąć trudności na późniejszym etapie.

ZARZĄDZANIE MODYFIKACJAMI

110. Uwzględniając zastosowanie art. 5 ust. 2, art. 15 ust. 3 i art. 20 dyrektywy 2008/57/WE wszelkie modyfikacje istniejących podsystemów strukturalnych należy przeanalizować i zaszeregować wyłącznie do jednej z następujących modyfikacji:
- 1) „wymiana w ramach utrzymania” i inne zmiany, które nie wiążą się z odstępstwem od dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE. W tym przypadku nie ma potrzeby weryfikacji przez jednostkę oceniającą, nie ma potrzeby informowania państwa członkowskiego, a początkowa deklaracja weryfikacji WE pozostaje ważna i niezmieniona;
 - 2) zmiany wiążące się z odstępstwem od dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE, które mogą wymagać nowych kontroli (i w związku z tym wymagają weryfikacji zgodnie ze stosownymi modułami oceny zgodności), ale nie mają żadnego wpływu na zasadnicze cechy konstrukcyjne podsystemu. W tym przypadku należy zaktualizować dokumentację techniczną towarzyszącą deklaracji weryfikacji WE i udostępnić odpowiednie informacje na żądanie odpowiedniego krajowego organu ds. bezpieczeństwa;
 - 3) odnowienie lub modernizacja (np. większa wymiana lub zmiana wymagająca poinformowania państwa członkowskiego), które nie wymagają nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji; modyfikacje, których zakres obejmuje zmianę zasadniczych cech konstrukcyjnych podsystemu, zaliczają się do tej kategorii;
 - 4) odnowienie lub modernizacja (np. większa wymiana lub zmiana wymagająca poinformowania państwa członkowskiego), które wymagają nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

Należy zauważyć, że decyzje podjęte przez podmiot zamawiający lub producenta, dotyczące zmian podsystemu, które oparte są na czterech wymienionych powyżej kategoriach, muszą być zupełnie niezależne od decyzji dotyczącej istotności danej zmiany, jeżeli chodzi o CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka dla systemu kolejowego, która ma być dokonana przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury wprowadzających zmianę w swojej części systemu. Przedmiotowe decyzje uwzględniają różne podmioty znajdujące się w różnych sytuacjach i różne kryteria decyzyjne.

Powyższe kategorie 3 i 4 wiążą się z odstępstwem od dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE, która wpływa na zasadnicze cechy konstrukcyjne podsystemu.

111. W przypadku podsystemów dopuszczonych do eksploatacji zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE i podsystemu wcześniej dopuszczonego do eksploatacji, w celu pewności prawa i wzajemnego uznawania w TSI powinny zostać określone kryteria umożliwiające ustalenie, czy modyfikacja ma wpływ na zasadnicze cechy konstrukcyjne podsystemu i czy należy do kategorii 3 lub 4. Do czasu określenia przedmiotowych kryteriów w TSI państwa członkowskie mogą określić je na poziomie krajowym.
112. Modyfikację należy zawsze analizować poprzez odniesienie do podsystemu lub pojazdu w chwili dopuszczenia do eksploatacji. Kumulacja nieznacznych zmian może doprowadzić do większej modyfikacji.

113. Producenci lub podmioty zamawiające powinny zarządzać modyfikacjami istniejących podsystemów strukturalnych na następującej podstawie:
- na podstawie zalecenia 110 producent lub podmiot zamawiający ocenia, do której kategorii należy dana zmiana i czy należy o niej informować jednostki oceniające zgodność lub organy państwa członkowskiego. W przypadku modyfikacji zaliczających się do kategorii 2–4 w zaleceniu 110, skutkujących zmianą dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji weryfikacji WE lub mającej wpływ na ważność już przeprowadzonych weryfikacji, producent lub podmiot zamawiający w chwili wprowadzenia zmiany powinien ocenić potrzebę sporządzenia nowej deklaracji weryfikacji WE, zgodnie z kryteriami określonymi w sekcji 2 w załączniku V do dyrektywy 2008/57/WE⁽¹⁾. W przypadku modyfikacji zaliczających się do kategorii 4 państwo członkowskie powinno zdecydować, do jakiego stopnia TSI ma zastosowanie do projektu;
 - w przypadku gdy w TSI wymagane jest zastosowanie CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka wobec konkretnego parametru, warunki, w jakich należy przeprowadzać badanie istotności wobec przedmiotowego parametru powinny zostać określone w TSI;
 - podobnie w odniesieniu do parametrów, które są istotne pod względem przeprowadzenia bezpiecznej integracji jako elementu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z powyższym zaleceniem 40, badanie istotności należy przeprowadzić w odniesieniu do każdego parametru z uwzględnieniem zakresu zmiany dotyczącej zaprojektowanego stanu funkcjonowania.
114. Każde przedsiębiorstwo kolejowe i każdy zarządca infrastruktury jest odpowiedzialne(-y) za swoją część systemu kolejowego. Zgodnie z art. 4 dyrektywy 2004/49/WE podmioty te powinny zarządzać swoją częścią systemu kolejowego z wykorzystaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem. W miarę możliwości na potrzeby systemu zarządzania bezpieczeństwem należy korzystać z CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka.
115. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury oddaje do eksploatacji pojazd lub podsystem, musi zastosować CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, zaczynając od oceny istotności danej zmiany dotyczącej części systemu kolejowego, za który ponosi odpowiedzialność. W ramach tego procesu przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury powinni odnieść się do następujących kwestii:
- jeśli chodzi o pojazdy lub podsystemy (ponownie) przekazywane do eksploatacji po modyfikacji i, w stosownych przypadkach, zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji: korzystając z systemu zarządzania bezpieczeństwem, przedsiębiorstwo kolejowe i zarządcy infrastruktury powinni ocenić, czy oddanie do eksploatacji pojazdu lub podsystemu wprowadza zmianę, która jest istotna dla systemu kolei jako całości;
 - jeśli chodzi o jakąkolwiek zmianę w funkcjonowaniu podsystemu lub pojazdu: przedsiębiorstwo kolejowe i zarządcy infrastruktury powinni ocenić, czy zmiana jest istotna dla ich systemu zarządzania bezpieczeństwem, a jeżeli jest istotna, ocenić czy system zarządzania bezpieczeństwem obejmuje kontrolę wszystkich odpowiednich rodzajów ryzyka lub czy należy dostosować system zarządzania bezpieczeństwem;
 - jeśli chodzi o jakiegokolwiek zmiany w utrzymaniu podsystemu lub pojazdu: korzystając z systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury powinni ocenić, czy zmiana jest istotna i czy istotne jest zapewnienie, aby systemy utrzymania podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i systemy zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego i zarządcy infrastruktury były odpowiednio dostosowane.
116. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny nadzorować zmiany wprowadzone do podsystemów w eksploatacji odpowiednio poprzez nadzór autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa i certyfikatów bezpieczeństwa zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych. W tym celu krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny nadzorować, czy lit. a), b) i c) zalecenia 115 stosuje się poprawnie.
117. Zalecenie 2011/217/UE traci moc.
- Niniejsze zalecenie skierowane jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 grudnia 2014 r.

W imieniu Komisji
Violeta BULC
Członek Komisji

⁽¹⁾ Zob. oddzielny wniosek o zmianę załącznika V do dyrektywy 2008/57/WE.