

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/545**z dnia 4 kwietnia 2018 r.****ustanawiające uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 21 ust. 9,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Uzgodnienia praktyczne dotyczące procesu udzielania zezwoleń dla pojazdu określone w dyrektywie (UE) 2016/797 powinny ograniczać złożoność, czas trwania i koszty procesu udzielania zezwoleń dla pojazdu, przewidywać jednolite warunki harmonizacji zezwoleń dla typu pojazdu lub zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu w UE i wspierać współpracę między wszystkimi stronami procesu udzielania zezwoleń dla pojazdu. W celu ograniczenia czasu trwania i kosztów procesu udzielania zezwoleń dla pojazdu terminy powinny być jak najkrótsze.
- (2) Uwzględniając doświadczenie krajowych organów ds. bezpieczeństwa związane z procesem udzielania zezwoleń i w ramach przygotowania porozumień o współpracy, o których mowa w art. 21 ust. 14 dyrektywy (UE) 2016/797, za dobrą praktykę uznaje się nawiązanie na wczesnym etapie kontaktu z wnioskodawcą poprzez skoordynowane działania („wsparcie przygotowawcze”), aby usprawnić rozwój relacji między stronami procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów. Wsparcie przygotowawcze należy oferować przed złożeniem wniosku o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, aby umożliwić zapoznanie się z danym przypadkiem podmiotowi udzielającemu zezwolenia i zainteresowanym krajowym organom ds. bezpieczeństwa właściwym dla obszaru użytkowania. Aby odpowiednio przygotować wnioskodawcę na kolejne etapy procesu, w ramach wsparcia przygotowawczego należy wyjaśnić wnioskodawcy obowiązujące przepisy, przedstawić mu szczegółowe informacje dotyczące procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów, w tym na temat samego procesu decyzyjnego, oraz sprawdzić, czy wnioskodawca otrzymał wystarczające informacje. Wnioskodawca jest odpowiedzialny za zapewnienie, aby wszystkie wymogi były spełnione z chwilą złożenia wniosku o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Wnioskodawcę w wypełnianiu jego obowiązków wspierają inne podmioty, takie jak jednostki oceniające zgodność, dostawcy i usługodawcy.
- (3) Aby osiągnąć korzyści skali i zmniejszyć obciążenie administracyjne, zezwolenie dla typu pojazdu powinno umożliwiać wnioskodawcy produkcję szeregu pojazdów w oparciu o ten sam projekt i ułatwić uzyskanie zezwoleń dla tych pojazdów. Typ pojazdu określa cechy konstrukcyjne, które będą posiadać wszystkie pojazdy danego typu. Uzyskanie zezwolenia wymagane jest dla każdego nowego typu pojazdu, a stworzenie nowego typu pojazdu wymaga wydania zezwolenia dla danego typu.
- (4) Należy wprowadzić pojęcia wariantów i wersji typu pojazdu, aby umożliwić określenie możliwości konfiguracji albo zmian podczas cyklu życia pojazdu w ramach istniejącego typu, przy czym wariant różni się od wersji tym, że w jego przypadku wymagane jest uzyskanie zezwolenia.
- (5) W celu zapewnienia, by z upływem czasu typ pojazdu nadal spełniał wymogi, a zmiany cech konstrukcyjnych mające wpływ na zasadnicze cechy konstrukcyjne ujmowane były jako nowe warianty lub wersje danego typu pojazdu, należy stosować proces zarządzania konfiguracją typu pojazdu. Podmiotem odpowiedzialnym za zarządzanie konfiguracją typu pojazdu jest wnioskodawca, któremu udzielono zezwolenia dla typu pojazdu.
- (6) W odniesieniu do pojazdów obowiązkowe jest wprowadzenie procesu zarządzania konfiguracją obejmującego tylko zmiany, które nie podlegają procesowi zarządzania konfiguracją dopuszczonego typu pojazdu.
- (7) Agencja Kolejowa Unii Europejskiej (zwana dalej „Agencją”) powinna ustanowić wytyczne, w których zawrze opis i, w razie potrzeby, wyjaśnienie wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Wytyczne powinny być aktualizowane, publikowane i nieodpłatnie podane do publicznej wiadomości. W celu zharmonizowania

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona) (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

podejścia do wymiany i rejestrowania informacji za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796⁽¹⁾, należy zapewnić zawarcie w wytycznych także wzorów opracowanych przez Agencję we współpracy z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.

- (8) Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny wdrożyć wewnętrzne uzgodnienia albo procedury w celu zapewnienia, aby zostały spełnione wymogi dotyczące procesu udzielania zezwolenia dla pojazdu.
- (9) Biorąc pod uwagę, że zdobyte doświadczenie jest uznawane za dobrą praktykę, krajowe organy ds. bezpieczeństwa i Agencję należy zachęcać do dzielenia się wszelkimi stosownymi informacjami. Mając na celu zapewnienie takich usług, Agencja powinna ustanowić protokół i procedury dotyczące rejestrowania i wymiany informacji między Agencją i krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.
- (10) Aby uniknąć dublowania ocen i zmniejszyć spoczywające na wnioskodawcy obciążenie administracyjne i koszty, Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny w stosownych przypadkach uwzględniać porozumienia o współpracy i umowy wielostronne zawarte na podstawie art. 21 ust. 14 i 15 dyrektywy (UE) 2016/797.
- (11) Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny rejestrować wszystkie istotne informacje i udokumentowane powody decyzji podjętych w punkcie kompleksowej obsługi, aby móc uzasadnić te decyzje na każdym etapie procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów. Jeżeli Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa mają własne systemy zarządzania informacjami na potrzeby takiej oceny, powinny one zapewnić z tych samych powodów przekazywanie wszystkich istotnych informacji do punktu kompleksowej obsługi. Aby usprawnić wymianę informacji między zainteresowanymi stronami, w wytycznych Agencji i krajowych organów ds. bezpieczeństwa należy zawrzeć praktyczne uzgodnienia dotyczące tych informacji, które nie są istotne z perspektywy procesu decyzyjnego i tym samym nie muszą być przedkładane za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.
- (12) W przypadkach gdy przewidywany obszar użytkowania typu pojazdu jest ograniczony do jednej lub więcej sieci w jednym państwie członkowskim, zezwolenie na wprowadzenie do obrotu obejmuje, bez konieczności rozszerzania obszaru użytkowania, pojazdy jadące do stacji w sąsiednich państwach członkowskich o podobnej charakterystyce sieci, jeżeli stacje te są położone w pobliżu granicy. W takim przypadku wnioskodawca może złożyć wniosek o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu do Agencji lub krajowego organu ds. bezpieczeństwa. W przypadku gdy Agencja występuje w charakterze podmiotu udzielającego zezwolenia, ma ona obowiązek zasięgnąć opinii właściwych krajowych organów ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797 i uwzględnić odnośne umowy transgraniczne.
- (13) W przypadku gdy Agencja występuje w charakterze podmiotu udzielającego zezwolenia, wnioskodawca powinien – nie naruszając przepisów pkt 2.6 załącznika IV do dyrektywy (UE) 2016/797 – mieć prawo do przedłożenia Agencji wniosku sporządzonego w jednym z języków urzędowych UE. W trakcie oceny krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny mieć prawo do przedkładania Agencji dokumentów dotyczących oceny w języku swojego państwa członkowskiego bez obowiązku ich tłumaczenia.
- (14) Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny opracować wewnętrzne uzgodnienia lub procedury dotyczące zarządzania procesem udzielania zezwoleń dla typu pojazdu lub zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu w celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego i obniżenia kosztów ponoszonych przez wnioskodawcę. W tym względzie wnioskodawca powinien mieć możliwość przedkładania kopii dokumentów w dokumentacji dotyczącej wniosku. Po udzieleniu zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu należy zapewnić Agencji i krajowym organom ds. bezpieczeństwa dostęp do oryginałów dokumentów na potrzeby weryfikacji.
- (15) W celu zapewnienia zrozumienia przez wnioskodawcę wagi kwestii podnoszonych przez Agencję lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa konieczne jest zharmonizowanie podziału kwestii na kategorie w ramach procesu oceny. Podział na kategorie jest szczególnie istotny wtedy, gdy w procesie uczestniczy kilka krajowych organów ds. bezpieczeństwa. Aby usprawnić proces udzielania zezwoleń dla pojazdów i zmniejszyć obciążenie administracyjne w przypadkach braku mających zastosowanie przepisów krajowych, konsultacje między Agencją a zainteresowanymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla obszaru użytkowania powinny być ograniczone do sprawdzenia prawidłowości specyfikacji danego obszaru użytkowania dla zainteresowanego państwa członkowskiego. Jeśli w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (zwanych dalej „TSI”) zawarto przepisy szczegółowe, powinna istnieć możliwość, aby obszar użytkowania objął całą sieć UE, a przeprowadzane przez Agencję kontrole powinny być wystarczające.
- (16) Zezwolenia dla pojazdów i typów pojazdów powinny nadal być udzielane zgodnie z art. 54 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797, nie naruszając przepisów art. 21 ust. 12 i art. 24 ust. 3 tej dyrektywy. W przypadku odnowienia albo modernizacji tych pojazdów przepisy niniejszego rozporządzenia należy stosować zgodnie z art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1).

- (17) Zgodnie z art. 54 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797 nowe zasady udzielania zezwoleń mają wejść w życie dnia 16 czerwca 2019 r. Państwa członkowskie mają jednak możliwość powiadomienia Agencji i Komisji zgodnie z art. 57 ust. 2 tej dyrektywy, że przedłużyły okres transpozycji i mogą w rezultacie nadal udzielać zezwoleń dla typu pojazdu lub zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE⁽¹⁾ do dnia 16 czerwca 2020 r. W okresie od dnia 16 czerwca 2019 r. do dnia 15 czerwca 2020 r. dopuszcza się współistnienie dwóch różnych systemów prawnych, w których funkcjonują różne podmioty udzielające zezwoleń. Należy zatem wyjaśnić, w jaki sposób powinno się stosować nowe zasady jako uzupełnienie poprzedniego systemu, w którym przewidywany obszar użytkowania obejmuje co najmniej jedno z tych państw członkowskich.
- (18) Jeśli krajowy organ ds. bezpieczeństwa uzna, że nie będzie mógł udzielić zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE przed dniem 16 czerwca 2019 r. lub przed dniem 16 czerwca 2020 r. w przypadku państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797, Agencja, działając w charakterze podmiotu udzielającego zezwolenia, powinna przyjąć wyniki oceny krajowego organu ds. bezpieczeństwa w celu uniknięcia dublowania ocen i dodatkowego obciążenia lub opóźnienia dla wnioskodawcy.
- (19) Aby ułatwić wprowadzanie pojazdów do obrotu i zmniejszyć obciążenia administracyjne, zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydane przez Agencję należy uznawać za równoważne zezwoleniu dla typu pojazdu, o którym mowa w art. 26 dyrektywy 2008/57/WE i zezwoleniu na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji, o którym mowa w art. 22 i art. 24 dyrektywy 2008/57/WE.
- (20) W TSI, zgodnie z art. 4 ust. 3 lit. f) dyrektywy (UE) 2016/797, oraz w przepisach krajowych należy przewidzieć stopniowe przejście do nowych zasad ze szczególnym uwzględnieniem projekty na zaawansowanym etapie realizacji określonych w art. 2 ust. 23 dyrektywy (UE) 2016/797.
- (21) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 21 dyrektywy Rady 96/48/WE⁽²⁾,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ 1

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. W niniejszym rozporządzeniu określono wymogi, do których muszą stosować się:
 - a) wnioskodawca podczas przedkładania za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi określonego w art. 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 wniosku o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;
 - b) Agencja i krajowe organy ds. bezpieczeństwa podczas rozpatrywania wniosku o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu i podczas udzielania wsparcia przygotowawczego;
 - c) podmiot udzielający zezwolenia podczas podejmowania decyzji o udzieleniu zezwolenia dla typu pojazdu albo zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;
 - d) zarządcy infrastruktury podczas zapewniania warunków do przeprowadzenia testów w swojej sieci lub w swoich sieciach i przekazywania informacji stanowiących podstawę udzielenia zezwolenia dla pojazdu w odniesieniu do obszaru użytkowania.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się, nie naruszając przepisów art. 21 ust. 16 i 17 dyrektywy (UE) 2016/797.

⁽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 Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6).

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „podmiot udzielający zezwolenia” oznacza podmiot udzielający zezwolenia dla typu pojazdu albo zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;
- 2) „zasadnicze cechy konstrukcyjne” oznaczają parametry stosowane do określania typu pojazdu zgodnie z udzielonym zezwoleniem dla typu pojazdu, które są wprowadzone do europejskiego rejestru dopuszczonych typów pojazdów („ERATV”).
- 3) „zarządzanie konfiguracją” oznacza systemowy proces organizacyjny, techniczny i administracyjny obejmujący cały cykl życia pojazdu lub typu pojazdu, który jest realizowany w celu zapewnienia i utrzymania spójności dokumentacji i identyfikowalności zmian, aby zapewnić:
 - a) zgodność ze stosownymi przepisami prawa Unii i przepisami krajowymi;
 - b) kontrolę nad zmianami i ich udokumentowanie w dokumentacjach technicznych lub w dokumentacji towarzyszącej wydanemu zezwoleniu;
 - c) aktualność i dokładność przechowywanych informacji i danych;
 - d) aby właściwe strony otrzymywały, w stosownych przypadkach, powiadomienia o zmianach;
- 4) „data otrzymania wniosku” oznacza:
 - a) jeśli Agencja działa w charakterze podmiotu udzielającego zezwolenia: pierwszy dzień roboczy wspólny dla Agencji i krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla przewidywanego obszaru użytkowania przypadający po potwierdzeniu wpłynięcia wniosku;
 - b) jeśli krajowy organ ds. bezpieczeństwa działa w charakterze podmiotu udzielającego zezwolenia: pierwszy dzień roboczy przypadający w danym państwie członkowskim po potwierdzeniu wpłynięcia wniosku;
- 5) „podmiot zarządzający zmianą” oznacza posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu, dysponenta lub podmiot, któremu powierzono zarządzanie zmianą;
- 6) „posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która złożyła wniosek o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu i uzyskała to zezwolenie albo następcę prawnego takiej osoby;
- 7) „uzasadniona wątpliwość” oznacza kwestię zaklasyfikowaną jako „rodzaj 4” zgodnie z art. 41 ust. 1 lit. d) wraz z uzasadnieniem i dowodami potwierdzającymi, którą podniósł podmiot udzielający zezwolenia lub krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania w odniesieniu do informacji przedłożonych przez wnioskodawcę we wniosku;
- 8) „krajowy organ ds. bezpieczeństwa właściwy dla obszaru użytkowania” oznacza krajowy organ ds. bezpieczeństwa wykonujący co najmniej jedno z następujących zadań:
 - a) oceny określone w art. 21 ust. 5 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/797;
 - b) konsultacje wymagane na podstawie art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797;
 - c) wydawanie, w razie potrzeby, zezwoleń tymczasowych na wykorzystanie pojazdu do testów w sieci i podejmowanie środków w celu zapewnienia, by testy w sieci mogły się odbywać zgodnie z art. 21 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797;
- 9) „wsparcie przygotowawcze” oznacza etap procedury poprzedzający przedłożenie wniosku o udzielenie zezwolenia, realizowany na życzenie wnioskodawcy;
- 10) „podstawa wsparcia przygotowawczego” oznacza opinię w sprawie dokumentacji wsparcia przygotowawczego wydaną przez podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania;
- 11) „określenie obowiązujących wymogów” oznacza proces identyfikacji, wyznaczania, wdrażania i zatwierdzania wymogów przeprowadzany przez wnioskodawcę mający na celu zapewnienie zgodności ze stosownymi wymogami unijnymi i krajowymi. Określenie obowiązujących wymogów może zostać włączone do procesów opracowywania produktów;

- 12) „bezpieczna integracja” oznacza spełnienie zasadniczego wymagania dotyczącego bezpieczeństwa określonego w załączniku III do dyrektywy (UE) 2016/797 podczas łączenia składników w integralną całość, np. pojazd lub podsystem, oraz zapewniania zgodności technicznej pomiędzy pojazdem i siecią;
- 13) „wariant typu pojazdu” oznacza opcję konfiguracji typu pojazdu zatwierdzoną z chwilą udzielenia pierwszego zezwolenia dla typu pojazdu zgodnie z art. 24 ust. 1 albo zmiany wprowadzone do istniejącego typu pojazdu w czasie jego cyklu życia, które wymagają nowego zezwolenia dla typu pojazdu zgodnie z art. 24 ust. 1 i art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797;
- 14) „wersja typu pojazdu” oznacza opcję konfiguracji typu pojazdu albo wariantu typu pojazdu albo zmiany wprowadzone do istniejącego typu pojazdu albo wariantu typu pojazdu w czasie jego cyklu życia, które odzwierciedlają zasadnicze cechy konstrukcyjne niewymagające nowego zezwolenia dla typu pojazdu zgodnie z art. 24 ust. 1 i art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797;
- 15) „zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu” oznacza decyzję wydaną przez podmiot udzielający zezwolenia w oparciu o wystarczającą pewność, że wnioskodawca i podmioty zaangażowane w projektowanie, produkcję, weryfikację i zatwierdzenie pojazdu wypełnili stosowne obowiązki i zobowiązania w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami określonymi w mającym zastosowanie ustawodawstwie lub zapewnienia zgodności z dopuszczonym typem pojazdu, umożliwiając wprowadzenie pojazdu do obrotu i zapewniając, że pojazd może być bezpiecznie użytkowany w obszarze użytkowania zgodnie z warunkami użytkowania i, w stosownych przypadkach, innymi ograniczeniami określonymi w zezwoleniu dla pojazdu i zezwoleniu dla typu pojazdu;
- 16) „zezwolenie dla typu pojazdu” oznacza decyzję wydaną przez podmiot udzielający zezwolenia w oparciu o wystarczającą pewność, że wnioskodawca i podmioty zaangażowane w projektowanie, produkcję, weryfikację i zatwierdzenie typu pojazdu wypełnili stosowne obowiązki i zobowiązania w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami określonymi w mającym zastosowanie ustawodawstwie, umożliwiając wprowadzenie pojazdu wyprodukowanego zgodnie z dopuszczonym projektem do obrotu i zapewniając, że typ pojazdu może być bezpiecznie użytkowany w obszarze użytkowania zgodnie z warunkami użytkowania pojazdu i, w stosownych przypadkach, innymi ograniczeniami określonymi w zezwoleniu dla typu pojazdu i mającymi zastosowanie do wszystkich pojazdów, na które udzielono zezwolenia dla pojazdu zgodnego z tym typem;
- 17) „odpowiednia data” oznacza dzień 16 czerwca 2019 r., z wyjątkiem tych państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797, że przedłużyły okres transpozycji tej dyrektywy, w którym to przypadku odpowiednią datą jest dzień 16 czerwca 2020 r.

Artykuł 3

Zakres odpowiedzialności wnioskodawcy

Wnioskodawca przedkłada wniosek o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia.

Odpowiedzialnością wnioskodawcy jest zapewnienie, by wszystkie stosowne wymogi określone w mającym zastosowanie ustawodawstwie były zidentyfikowane i spełnione z chwilą złożenia wniosku o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu.

Artykuł 4

Zakres odpowiedzialności podmiotu udzielającego zezwolenia

1. Podmiot udzielający zezwolenia wydaje zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu („zezwolenia”) zgodnie z art. 21, 24 i 25 dyrektywy (UE) 2016/797 oraz przepisami niniejszego rozporządzenia.
2. Na potrzeby udzielenia lub odmowy udzielenia zezwolenia podmiot udzielający zezwolenia:
 - a) koordynuje przydzielanie zadań właściwym stronom i ustanawia uzgodnienia w zakresie koordynacji działań tych stron;
 - b) przeprowadza ocenę dokumentacji wniosku w celu uzyskania wystarczającej pewności, że typ pojazdu lub pojazd jest zgodny z mającymi zastosowanie przepisami prawa;
 - c) przygotowuje, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, dokumentację składającą się z dokumentów potwierdzających, wyników wszelkich istotnych ocen i udokumentowanych powodów decyzji o udzieleniu lub odmowie udzielenia zezwolenia.

3. W przypadku gdy Agencja występuje w charakterze podmiotu udzielającego zezwolenia, koordynuje ona działania krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania związanych z zezwoleniem dla typu pojazdu lub zezwoleniem na wprowadzenie pojazdu do obrotu.
4. Na żądanie wnioskodawcy podmiot udzielający zezwolenia zapewnia wsparcie przygotowawcze.
5. Podmiot udzielający zezwolenia realizuje swoje zadania w sposób otwarty, niedyskryminujący i przejrzysty, w oparciu o profesjonalny osąd oraz w sposób bezstronny i proporcjonalny, a także przedstawia udokumentowane powody każdej decyzji.
6. Podmiot udzielający zezwolenia ustanawia uzgodnienia wewnętrzne albo procedury do celów zarządzania procesem udzielania zezwoleń dla typu pojazdu lub zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu. W tych uzgodnieniach albo procedurach należy uwzględnić porozumienia, o których mowa w art. 21 ust. 14 dyrektywy (UE) 2016/797 i, w stosownych przypadkach, umowy wielostronne, o których mowa w art. 21 ust. 15 dyrektywy (UE) 2016/797.
7. Jeśli wnioskodawca, powołując się na art. 5 ust. 2, wykaże, że wywarło wpływ na ważność zezwolenia dla typu pojazdu, podmiot udzielający zezwolenia aktualizuje odpowiednio ERATV.
8. W przypadkach gdy wnioskodawca wykaże we wniosku, że przewidywany obszar użytkowania pojazdu lub pojazdów albo typu pojazdu obejmuje stacje w sąsiadujących państwach członkowskich o podobnej charakterystyce sieci, a stacje te są położone w pobliżu granicy, to podmiot udzielający zezwolenia musi:
 - a) otrzymać, przed udzieleniem zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia dla pojazdu, od krajowych organów ds. bezpieczeństwa sąsiadujących państw członkowskich potwierdzenie, że spełniono stosowne notyfikowane przepisy krajowe i zobowiązania związane z właściwymi porozumieniami transgranicznymi; oraz
 - b) określić w wydanym zezwoleniu, że zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie dla pojazdu zachowują ważność także w takich stacjach, bez konieczności rozszerzenia obszaru użytkowania.

Artykuł 5

Zakres odpowiedzialności posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu

1. Posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu ponosi odpowiedzialność za zarządzanie konfiguracją typu pojazdu i towarzyszącej dokumentacji zgromadzonej na potrzeby decyzji podjętej zgodnie z art. 46.
2. Nie naruszając przepisów art. 53 i 54, w ramach zarządzania konfiguracją typu pojazdu posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu powiadamia podmiot udzielający zezwolenia, który udzielił zezwolenia dla typu pojazdu, o wszelkich zmianach w unijnym prawie mających wpływ na ważność zezwolenia dla typu pojazdu.

Artykuł 6

Zakres odpowiedzialności zarządcy infrastruktury

1. Zakres odpowiedzialności zarządcy infrastruktury w obszarze użytkowania, dotyczący zezwoleń dla typu pojazdu lub zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu, na podstawie informacji przedłożonych przez wnioskodawcę zgodnie z art. 18 jest ograniczony do identyfikacji i zapewnienia następujących elementów:
 - a) warunków operacyjnych, w jakich pojazd ma być wykorzystywany do testów w sieci;
 - b) niezbędnych środków w zakresie infrastruktury, które zapewnią bezpieczny i niezawodny przebieg testów w sieci;
 - c) niezbędnych środków w zakresie instalacji infrastruktury umożliwiających przeprowadzenie testów w sieci.
2. Zainteresowani zarządcy infrastruktury dla danego obszaru użytkowania:
 - a) wspierają wnioskodawcę w zakresie warunków wykorzystania pojazdów do testów w sieci;
 - b) w sposób niedyskryminujący przedstawiają informacje o infrastrukturze w zakresie dotyczącym wykorzystania pojazdów do testów w sieci;
 - c) identyfikują i zapewniają, na podstawie informacji przedłożonych przez wnioskodawcę, warunki oraz środki umożliwiające wykorzystanie pojazdów do testów w sieci w terminach określonych w art. 21 ust. 3 i 5 dyrektywy (UE) 2016/797;
 - d) uczestniczą we wsparciu przygotowawczym na mocy porozumienia z wnioskodawcą.

Artykuł 7

Zakres odpowiedzialności krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania

1. Do celów udzielania zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania ponoszą odpowiedzialność za:
 - a) część oceny przypadającą im zgodnie z art. 40;
 - b) wydanie podmiotowi udzielającemu zezwolenia dokumentacji dotyczącej oceny zgodnie z art. 40 ust. 6.
2. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania realizują swoje zadania w sposób otwarty, niedyskryminujący i przejrzysty, w oparciu o profesjonalny osąd oraz w sposób bezstronny i proporcjonalny, a także przedstawiają udokumentowane powody wszelkich wyciągniętych wniosków.
3. Na żądanie wnioskodawcy krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla danego obszaru użytkowania zapewniają wsparcie przygotowawcze.
4. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania przekazują Agencji i wszystkim pozostałym krajowym organom ds. bezpieczeństwa wszelkie informacje wynikające z doświadczenia zgromadzonego w kwestiach technicznych i operacyjnych, które mogą być istotne dla udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, np.:
 - a) informacje otrzymane na podstawie art. 4 ust. 5 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/798;
 - b) informacje o niezgodności z zasadniczymi wymaganiami mogącej skutkować zmianą lub odwołaniem zezwolenia, zgodnie z art. 26 dyrektywy (UE) 2016/797;
 - c) informacje o brakach w TSI zgodnie z art. 6 dyrektywy (UE) 2016/797.
5. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania ustanawiają uzgodnienia wewnętrzne albo procedury mające na celu zarządzanie procesem udzielania zezwoleń dla typu pojazdu lub zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu. W tych uzgodnieniach albo procedurach należy uwzględnić porozumienia, o których mowa w art. 21 ust. 14 dyrektywy (UE) 2016/797 i, w stosownych przypadkach, umowy wielostronne, o których mowa w art. 21 ust. 15 dyrektywy (UE) 2016/797.
6. W stosownych przypadkach, gdy jest to wymagane na mocy krajowych ram prawnych, krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania ustanawiają, publikują i aktualizują wytyczne dotyczące polityki językowej, przepisy dotyczące wymiany informacji i procesu udzielania zezwoleń tymczasowych i nieodpłatnie je udostępniają.

Artykuł 8

Zakres odpowiedzialności Agencji

1. Agencja ustanawia, publikuje i aktualizuje wytyczne opisujące i wyjaśniające wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu oraz nieodpłatnie przekazuje je do wiadomości publicznej we wszystkich językach urzędowych UE. Wytyczne zawierają także wzory przeznaczone dla podmiotu udzielającego zezwolenia i krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania na potrzeby wymiany i rejestrowania informacji, a także wzory wniosku przeznaczone dla wnioskodawcy.
2. Agencja opracowuje protokół i procedury rejestrowania i wymiany informacji, o których mowa w art. 7 ust. 4. Dostęp do istotnych informacji mogą uzyskać inne zainteresowane strony lub strony, których to dotyczy, pod warunkiem zachowania poufności tych informacji.

Artykuł 9

Użytkowanie dopuszczonego pojazdu

Po przeprowadzeniu kontroli określonych w art. 23 dyrektywy (UE) 2016/797 przedsiębiorstwo kolejowe albo zarządca infrastruktury może użytkować pojazd w obszarze użytkowania zgodnie z warunkami użytkowania pojazdu i z poszanowaniem wszelkich ograniczeń określonych w zezwoleniu dla typu pojazdu lub zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu.

Artykuł 10

Język

1. W przypadku wnioskowania o wydanie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu na podstawie przepisów art. 21 ust. 5–7 dyrektywy (UE) 2016/797 wnioskodawca:
 - a) składa wniosek i dokumentację towarzyszącą wnioskowi w jednym z języków urzędowych UE;
 - b) na żądanie zapewnia tłumaczenie części dokumentacji towarzyszącej wnioskowi, zgodnie z pkt 2.6 załącznika IV do dyrektywy (UE) 2016/797. W takim wypadku stosowany język jest określany przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa i podawany w wytycznych, o których mowa w art. 7 ust. 6.
2. Wszelkie decyzje Agencji dotyczące udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, w tym udokumentowane powody decyzji oraz, w stosownych przypadkach, wydane zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu są sporządzane w języku określonym w ust. 1 lit. a).

Artykuł 11

Proces udzielania zezwoleń dla tramwajów dwusystemowych w jednolitym europejskim obszarze kolejowym

1. Na potrzeby udzielenia zezwolenia dla typu tramwaju dwusystemowego lub zezwolenia na wprowadzenie do obrotu tramwaju dwusystemowego przeznaczonego do eksploatacji w systemie kolei Unii, nie naruszając przepisów art. 1 dyrektywy (UE) 2016/797, oraz jeżeli do danego tramwaju dwusystemowego lub typu tramwaju dwusystemowego nie ma zastosowania żadna techniczna specyfikacja interoperacyjności („TSI”) określona w art. 1 ust. 5 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/797, państwa członkowskie mogą stosować procedurę przewidzianą w ich krajowych ramach prawnych dotyczącą zezwoleń dla typu tramwaju dwusystemowego lub zezwoleń na wprowadzenie tramwaju dwusystemowego do obrotu. W takich przypadkach wnioskodawca odwołuje się do krajowych ram prawnych danego państwa członkowskiego dotyczących obowiązującej procedury udzielania zezwoleń dla typu tramwaju dwusystemowego lub zezwoleń na wprowadzenie tramwaju dwusystemowego do obrotu.
2. W przypadku zezwoleń dla typu tramwaju dwusystemowego lub zezwoleń na wprowadzenie tramwaju dwusystemowego do obrotu w systemie kolei Unii udzielanych na potrzeby ruchu transgranicznego oraz gdy nie istnieją TSI mające zastosowanie do danego typu tramwaju dwusystemowego wnioskodawca zwraca się do podmiotów udzielających zezwolenia wyznaczonych przez zainteresowane państwa członkowskie, które współpracują w celu udzielenia zezwolenia dla typu tramwaju dwusystemowego lub zezwolenia na wprowadzenie tramwaju dwusystemowego do obrotu.
3. W innych przypadkach tramwajom dwusystemowym i typom tramwajów dwusystemowych objętym zakresem dyrektywy (UE) 2016/797 udziela się zezwolenia zgodnie z procedurą określoną w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 12

Porozumienia transgraniczne

1. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa podają do wiadomości publicznej na swoich stronach internetowych procedurę obowiązującą odnośnie do porozumień transgranicznych dotyczących zezwoleń obejmujących stacje w sąsiadujących państwach członkowskich zgodnie z art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797; informacje te obejmują w szczególności:
 - a) wszelkie obowiązujące i mogące mieć zastosowanie porozumienia transgraniczne zawarte między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa;
 - b) procedurę obowiązującą w przypadku braku takich porozumień transgranicznych.
2. W przypadku porozumień transgranicznych dotyczących procesu wydawania zezwoleń obejmujących stacje w sąsiadujących państwach członkowskich zgodnie z art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797 krajowe organy ds. bezpieczeństwa określają obowiązującą procedurę i przedstawiają przynajmniej poniższe szczegółowe informacje:
 - a) etapy procedury;
 - b) terminy;
 - c) zakres techniczny i geograficzny;

- d) role i zadania zainteresowanych stron; oraz
- e) uzgodnienia praktyczne dotyczące konsultacji z właściwymi stronami.

ROZDZIAŁ 2

PRZYGOTOWANIE WNIOSKU

Artykuł 13

Określenie obowiązujących wymogów

1. Zgodnie z ogólnym celem zarządzania zidentyfikowanym ryzykiem i ograniczaniem go do dopuszczalnego poziomu wnioskodawca, przed przedłożeniem wniosku, realizuje proces określenia obowiązujących wymogów, w ramach którego wszystkie niezbędne wymogi dotyczące projektu pojazdu w całym jego cyklu życia muszą zostać:
 - a) odpowiednio zidentyfikowane;
 - b) przypisane do funkcji albo podsystemów bądź zawarte w warunkach użytkowania lub innych ograniczeniach; oraz
 - c) wdrożone i zweryfikowane.
2. Określenie obowiązujących wymogów przez wnioskodawcę obejmuje w szczególności następujące wymogi:
 - a) zasadnicze wymagania dotyczące podsystemów określone w art. 3 i wyszczególnione w załączniku III do dyrektywy (UE) 2016/797;
 - b) zgodność techniczną podsystemów w obrębie pojazdu;
 - c) bezpieczną integrację podsystemów w obrębie pojazdu; oraz
 - d) zgodność techniczną pojazdu z siecią w obszarze użytkowania.
3. Wnioskodawca stosuje proces zarządzania ryzykiem określony w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013⁽¹⁾ jako metodologię określania obowiązujących wymogów odnośnie do zasadniczych wymagań „bezpieczeństwa” dla pojazdu i podsystemów oraz bezpiecznej integracji podsystemów, dla aspektów nieobjętych TSI i przepisami krajowymi.

Artykuł 14

Określenie właściwego rodzaju zezwolenia

1. Wnioskodawca określa i dokonuje wyboru właściwego rodzaju zezwolenia spośród poniższych:
 - a) pierwsze zezwolenie: zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydane przez podmiot udzielający zezwolenia dla nowego typu pojazdu, w tym – jeśli dotyczy – wariantów lub wersji oraz, w stosownych przypadkach, pierwszego pojazdu danego typu, zgodnie z art. 21 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797;
 - b) odnowienie zezwolenia dla typu pojazdu: odnowienie zezwolenia dla typu pojazdu zgodnie z art. 24 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797, które nie wymaga zmiany projektu typu pojazdu;
 - c) rozszerzenie obszaru użytkowania: zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydane przez właściwy podmiot udzielający zezwolenia dla dopuszczonego typu pojazdu lub pojazdu w celu rozszerzenia obszaru użytkowania bez zmiany projektu, zgodnie z art. 21 ust. 13 dyrektywy (UE) 2016/797;
 - d) nowe zezwolenie: zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydane przez podmiot udzielający zezwolenia po zmianie dopuszczonego pojazdu lub typu pojazdu zgodnie z art. 21 ust. 12 lub art. 24 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797;
 - e) zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem: zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdu albo serii pojazdów zgodnych z dopuszczonym i ważnym typem pojazdu na podstawie deklaracji zgodności z tym typem, na podstawie art. 25 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797. W stosownych przypadkach należy wyraźnie określić wersję typu pojazdu lub wariant typu pojazdu, z którymi pojazd albo seria pojazdów są zgodne.
2. W przypadku zezwoleń dla typu pojazdu na podstawie lit. c)–d) wnioskodawca, o ile jest posiadaczem zezwolenia dla istniejącego typu pojazdu, decyduje o tym, czy skutkiem zezwolenia będzie stworzenie:
 - a) nowego typu pojazdu; czy

⁽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 uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz.U. L 121 z 3.5.2013, s. 8).

b) nowego wariantu typu pojazdu w obrębie istniejącego typu pojazdu stanowiącego podstawę jego opracowania.

Jeśli wnioskodawca nie jest posiadaczem zezwolenia dla istniejącego typu pojazdu, skutkiem zezwolenia jest stworzenie nowego typu pojazdu zgodnie z art. 15 ust. 4.

3. Wnioskodawca może połączyć:

- a) wniosek o udzielenie nowego zezwolenia z wnioskiem o udzielenie zezwolenia na rozszerzenie obszaru użytkowania; lub
- b) wniosek o udzielenie pierwszego zezwolenia z wnioskiem o udzielenie zezwolenia dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem.

Połączony wniosek podlega terminom określonym w art. 34 ust. 1 i 2. W stosownych przypadkach na jego podstawie podmiot udzielający zezwolenia może wydać kilka decyzji o udzieleniu zezwolenia.

Artykuł 15

Zmiany do dopuszczonego typu pojazdu

1. Wszelkie zmiany wprowadzane do dopuszczonego typu pojazdu podlegają analizie i są klasyfikowane jako tylko jedna z poniższych zmian, a zezwoleń dla tych zmian udziela się zgodnie z poniższą procedurą:

- a) zmiana, która nie zawiera różnic względem dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji WE na potrzeby weryfikacji podsystemów. W takim przypadku nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia weryfikacji przez jednostkę oceniającą zgodność, a pierwotne deklaracje WE weryfikacji podsystemów i zezwolenie dla typu pojazdu zachowują ważność i nie ulegają zmianie;
- b) zmiana, która zawiera różnice względem dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji WE na potrzeby weryfikacji podsystemów, w przypadku których może się okazać konieczne przeprowadzenie nowych kontroli, a zatem także weryfikacji zgodnie z mającymi zastosowanie modułami oceny zgodności, lecz nie ma wpływu na zasadnicze cechy konstrukcyjne typu pojazdu i nie wiąże się z koniecznością uzyskania nowego zezwolenia według kryteriów określonych w art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797;
- c) zmiana zasadniczych cech konstrukcyjnych typu pojazdu, która nie wiąże się z koniecznością uzyskania nowego zezwolenia według kryteriów określonych w art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797;
- d) zmiana, która wiąże się z koniecznością uzyskania nowego zezwolenia według kryteriów określonych w art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797.

2. Jeśli zmiana podlega ust. 1 lit. b) lub c), dokumentacja techniczna towarzysząca deklaracji WE na potrzeby weryfikacji podsystemów jest aktualizowana, a posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu zachowuje do wglądu istotne informacje i udostępnia je na żądanie podmiotu udzielającego zezwolenia lub krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania.

3. W przypadku zmiany podlegającej ust. 1 lit. c) posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu tworzy nową wersję typu pojazdu albo nową wersję wariantu typu pojazdu i przekazuje istotne informacje podmiotowi udzielającemu zezwolenia. Podmiot udzielający zezwolenia dokonuje rejestracji nowej wersji typu pojazdu albo nowej wersji wariantu typu pojazdu w rejestrze ERATV zgodnie z art. 50.

4. Jeśli podmiot zarządzający zmianą nie jest posiadaczem zezwolenia dla typu pojazdu i zmiany wprowadzane do istniejącego typu pojazdu zaklasyfikowano jako zmiany określone w ust. 1 lit. b), c) lub d), zastosowanie mają poniższe przepisy:

- a) tworzony jest nowy typ pojazdu;
- b) podmiot zarządzający zmianą staje się wnioskodawcą; oraz
- c) wniosek o udzielenie zezwolenia dla nowego typu pojazdu można sporządzić w oparciu o istniejący typ pojazdu, a wnioskodawca może wybrać stosowny rodzaj zezwolenia określony w art. 14 ust. 1 lit. d).

Artykuł 16

Wprowadzanie zmian do dopuszczonego pojazdu

1. Zmiany wprowadzane do dopuszczonego pojazdu, które są powiązane z wymianą w ramach utrzymania i ograniczone do wymiany części na inne części o identycznych funkcjach i osiąгах w ramach utrzymania prewencyjnego lub naprawczego pojazdu, nie wymagają uzyskania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu.

2. Wszelkie inne zmiany wprowadzane do pojazdu poddawane są analizie i są klasyfikowane zgodnie z art. 15 ust. 1.

3. Jeśli zmiana podlega art. 15 ust. 1 lit. d), podmiot zarządzający zmianą składa wniosek o udzielenie nowego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. d).
4. Jeśli podmiot zarządzający zmianami zaklasyfikowanymi zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. b) i c) wprowadzanymi do dopuszczonego pojazdu nie jest posiadaczem zezwolenia dla typu pojazdu:
 - a) dokonuje oceny różnic względem dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji WE na potrzeby weryfikacji podsystemów;
 - b) ustala, że nie zostało spełnione żadne z kryteriów określonych w art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797;
 - c) aktualizuje dokumentację techniczną towarzyszącą deklaracji WE na potrzeby weryfikacji podsystemów;
 - d) powiadamia podmiot udzielający zezwolenia o zmianach.

Przepisy te stosuje się do pojazdu lub szeregu identycznych pojazdów.

W terminie 4 miesięcy podmiot udzielający zezwolenia może wydać uzasadnioną decyzję, w której żąda złożenia wniosku o udzielenie zezwolenia, w przypadku nieprawidłowego określenia kategorii lub niewystarczająco uzasadnionych informacji.

5. Każda zmiana pojazdu podlega zarządzaniu konfiguracją na odpowiedzialność dysponenta lub podmiotu, któremu powierzono zarządzanie konfiguracją.

Artykuł 17

Określenie obowiązujących przepisów, w tym niestosowanie TSI

1. Na podstawie wybranego rodzaju zezwolenia zgodnie z art. 14 i procedurą określenia obowiązujących wymogów przewidzianą w art. 13 wnioskodawca określa wszelkie mające zastosowanie przepisy, w szczególności TSI i przepisy krajowe.

Wnioskodawca konsultuje także i uwzględnia listę braków w TSI publikowaną na stronie internetowej Agencji.

W takim przypadku wnioskodawca określa opublikowane przez Agencję akceptowalne sposoby spełnienia wymagań, które należy stosować w związku z TSI mającymi zastosowanie do procesu udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu w zakresie zapewniania zgodności z TSI.

2. Wnioskodawca określa wszelkie przypadki, w których należy powstrzymać się od stosowania TSI, i przedkłada wniosek zainteresowanym państwom członkowskim zgodnie z przepisami art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797. W przypadkach gdy niestosowanie TSI dotyczy pojazdów w obszarze użytkowania obejmującym więcej niż jedno państwo członkowskie, podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania mają obowiązek koordynowania z wnioskodawcą alternatywnych środków podejmowanych w celu wspierania końcowej interoperacyjności projektu.
3. Jeśli w nowej wersji TSI określono środki przejściowe, to – o ile nowa wersja wyraźnie na to zezwala – wnioskodawca może dokonać wyboru wymogów z tej nowej wersji TSI już w okresie przejściowym.
4. W przypadkach gdy wybrane zostaną wymogi zawarte w nowszej wersji TSI zgodnie z ust. 3, zastosowanie mają poniższe przepisy:
 - a) wnioskodawca może dokonać wyboru obowiązujących wymogów z różnych wersji TSI i ma obowiązek:
 - (i) uzasadnić i udokumentować spójność zestawów wymogów wybranych z różnych wersji TSI, które mają być stosowane;
 - (ii) określić częściowy wybór wymogów z różnych wersji TSI we wniosku o udzielenie zezwolenia zgodnie z załącznikiem I;
 - (iii) jeśli istnieje podstawa wsparcia przygotowawczego i w razie potrzeby, wnioskodawca przedkłada podmiotowi udzielającemu zezwolenia wniosek o zmianę lub aktualizację tej podstawy wsparcia przygotowawczego na potrzeby stosowania danych TSI, zgodnie z przepisami art. 24 ust. 4.

- b) oceniając wniosek, podmiot udzielający zezwolenia sprawdza kompletność wymogów TSI przedłożonych przez wnioskodawcę;
- c) wnioskodawca nie ma obowiązku składania wniosku o niestosowanie TSI na podstawie art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797 w odniesieniu do tych wymogów.
5. O ile tak określono w prawodawstwie danego państwa członkowskiego, wnioskodawca może dokonać wyboru wymogów z różnych przepisów krajowych w taki sam sposób, jak określono w ust. 3 dla TSI.
6. W oczekiwaniu na przyjęcie tych TSI wnioskodawca i jednostka notyfikowana lub jednostki notyfikowane mogą stosować akceptowalne sposoby spełnienia wymagań, o których mowa w art. 6 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797 w ramach weryfikacji zgodności WE.
7. Wnioskodawca i jednostka wyznaczona lub jednostki wyznaczone mogą stosować akceptowalne krajowe sposoby spełnienia wymagań określone w art. 13 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 w ramach wykazywania zgodności z przepisami krajowymi.

Artykuł 18

Określanie i definiowanie niezbędnych środków umożliwiających użytkowanie pojazdów do celów testów na sieci

Na podstawie przepisów krajowych dotyczących testów wnioskodawca określa i definiuje niezbędne środki umożliwiające użytkowanie pojazdów do celów testów na sieci.

Artykuł 19

Tymczasowe zezwolenie na użytkowanie pojazdów do celów testów na sieci

1. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa może wydać tymczasowe zezwolenie na użytkowanie pojazdów do celów testów na sieci, pod warunkiem że takie zezwolenie jest wymagane i określone w krajowych ramach prawnych danego państwa członkowskiego.
2. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa oceniające wnioski o udzielenie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdów do celów testów na sieci dokonują oceny wniosków zgodnie ze stosownymi krajowymi ramami prawnymi.

Artykuł 20

Określenie zamierzonych warunków użytkowania pojazdu i innych ograniczeń

Wnioskodawca określa zamierzone warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia związane z typem pojazdu.

Artykuł 21

Określenie ocen zgodności

Wnioskodawca określa niezbędne oceny zgodności zgodnie z przepisami załącznika IV do dyrektywy (UE) 2016/797.

ROZDZIAŁ 3

WSPARCIE PRZYGOTOWAWCZE

Artykuł 22

Wsparcie przygotowawcze

1. Na wniosek wnioskodawcy podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania rozpatrują wnioski o wsparcie przygotowawcze w celu wyznaczenia podstawy wsparcia przygotowawczego przed złożeniem wniosku o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu. Wnioskodawca formalnie przedkłada wniosek o wsparcie przygotowawcze za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi; do wniosku należy dołączyć dokumentację zawierającą co najmniej wymagane informacje określone w art. 23.
2. Od wydania opinii, o której mowa w art. 24 ust. 2, do złożenia przez wnioskodawcę wniosku o zezwolenie dla typu pojazdu lub o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu nie może upłynąć więcej niż 84 miesiące.

3. Dokonany przez wnioskodawcę wybór podmiotu udzielającego zezwolenia, który ma zapewnić wsparcie przygotowawcze, obowiązuje do:
 - a) daty złożenia przez wnioskodawcę danego wniosku o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;
 - b) terminu od wydania opinii, o której mowa w art. 24 ust. 2, do złożenia przez wnioskodawcę wniosku o zezwolenie dla typu pojazdu lub o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu określonego w ust. 2; lub
 - c) daty złożenia przez wnioskodawcę wniosku o zakończenie wsparcia przygotowawczego.
4. Jeśli w trakcie wsparcia przygotowawczego wnioskodawca zamierza dokonać zmiany podmiotu udzielającego zezwolenia, składa wniosek o zakończenie istniejącego wsparcia przygotowawczego. Następnie wnioskodawca może przedłożyć nowy wniosek o wsparcie przygotowawcze nowemu podmiotowi udzielającemu zezwolenia.
5. Wnioskodawca może złożyć wniosek o zezwolenie za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi w dowolnym terminie w trakcie procesu wsparcia przygotowawczego. W takim przypadku następuje zakończenie fazy wsparcia przygotowawczego.
6. W przypadku wsparcia przygotowawczego należy stosować przepisy art. 41 dotyczące określenia i podziału kwestii na kategorie w celu śledzenia kwestii zgłaszanych wnioskodawcy przez podmiot udzielający zezwolenia oraz, w stosownych przypadkach, zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania.

Artykuł 23

Dokumentacja wsparcia przygotowawczego

Dokumentacja wsparcia przygotowawczego towarzysząca wnioskowi o wsparcie przygotowawcze zawiera:

- a) opis typu pojazdu lub pojazdu, dla którego wnioskodawca zamierza uzyskać zezwolenie, w tym – w stosownych przypadkach – warianty lub wersje, o których dopuszczenie wnioskodawca zamierza się ubiegać, oraz opis zadań i działań niezbędnych, by je opracować;
- b) informację o wybranym przez wnioskodawcę podmiocie udzielającym zezwolenia i rodzaju lub rodzajach zezwoleń na podstawie art. 14;
- c) określenie przewidywanego obszaru użytkowania;
- d) określenie przewidywanych warunków użytkowania pojazdu i innych ograniczeń określonych na podstawie art. 20;
- e) plan wnioskodawcy dotyczący jego części procesu udzielania zezwolenia dla pojazdu, w tym – w stosownych przypadkach – plan obejmujący testy na sieci;
- f) określenie metody przeprowadzania procesu określania obowiązujących wymogów zgodnie z art. 13;
- g) wykaz przepisów i wymogów określonych przez wnioskodawcę jako obowiązujące zgodnie z art. 17–18;
- h) wykaz ocen zgodności określonych na podstawie art. 21, w tym mających zastosowanie modułów i informację o stosowaniu pośredniego potwierdzenia weryfikacji, w stosownych przypadkach;
- i) opis uzgodnień praktycznych mających zastosowanie do użytkowania pojazdów do celów testów na sieci, w stosownych przypadkach;
- j) wykaz składających się na dokumentację dokumentów, które wnioskodawca przewiduje przedłożyć podmiotowi udzielającemu zezwolenia i zainteresowanym krajowym organom ds. bezpieczeństwa właściwym dla obszaru użytkowania w celu uzyskania zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;
- k) propozycję języka, w jakim ma być prowadzony proces udzielenia zezwolenia dla pojazdu, zgodnie z art. 10;
- l) opis ustaleń organizacyjnych wnioskodawcy dotyczących jego części procesu udzielania zezwolenia dla pojazdu, w tym m.in. dane kontaktowe wnioskodawcy, dane osób odpowiedzialnych za kontakty, wnioski o ustanowienie koordynacji i wyznaczenie spotkań z podmiotem udzielającym zezwolenia i zainteresowanymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla obszaru użytkowania.

Artykuł 24

Podstawa wsparcia przygotowawczego

1. W terminie jednego miesiąca od daty otrzymania wniosku o wsparcie przygotowawcze podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania powiadamiają wnioskodawcę o kompletności dokumentacji wsparcia przygotowawczego albo zwracają się o przedłożenie istotnych informacji uzupełniających w odpowiednim terminie.

2. Jeśli wnioskodawca zostaje powiadomiony o kompletności złożonej dokumentacji, podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania wydają za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi opinię w sprawie podejścia proponowanego przez wnioskodawcę we wniosku o wsparcie przygotowawcze nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od potwierdzenia, że dokumentacja jest kompletna. Wydana opinia ustanawia podstawę wsparcia przygotowawczego, w tym określa wersję TSI i przepisy krajowe, które należy stosować odnośnie do późniejszego wniosku o udzielenie zezwolenia, nie naruszając przepisów ust. 4.
3. W podstawie wsparcia przygotowawczego należy zgodnie z art. 10 określić, który język ma być stosowany.
4. W przypadku zmian mających wpływ na dokumentację wsparcia przygotowawczego, które to zmiany są istotne dla podstawy wsparcia przygotowawczego, wnioskodawca przedkłada zmieniony i zaktualizowany wniosek o wsparcie przygotowawcze uwzględniający wyłącznie zmiany i ich interfejsy z częściami niezmienionymi. Może to nastąpić w poniższych sytuacjach:
 - a) zmiany w projekcie lub metodzie oceny wynikające z najważniejszych kwestii bezpieczeństwa;
 - b) zmiany wymogów prawnych unieważniające podstawę wsparcia przygotowawczego; lub
 - c) wszelkie zmiany wprowadzone dobrowolnie przez wnioskodawcę.
5. W ciągu miesiąca podmiot udzielający zezwolenia i, w stosownych przypadkach, stosowne krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania dokonują przeglądu zmienionego i zaktualizowanego wniosku o wsparcie przygotowawcze i wydają w tej sprawie opinię, którą wprowadzają do zmienionej i zaktualizowanej podstawy wsparcia przygotowawczego.

ROZDZIAŁ 4

OCENA ZGODNOŚCI

Artykuł 25

Ocena zgodności

Każda jednostka oceniająca zgodność ponosi odpowiedzialność za skompletowanie dokumentów i sporządzenie wszelkich niezbędnych sprawozdań dotyczących ocen zgodności przeprowadzonych przez nią na podstawie art. 26.

Artykuł 26

Dokonywanie weryfikacji i ustalenia dowodów

1. Stosownie do rodzaju zezwolenia wnioskodawca przeprowadza niezbędne kontrole w celu ustalenia dowodów, o których mowa w załączniku I.
2. Podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania nie nakładają wymogów dotyczących dowodów, które należy przedstawić w dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji WE weryfikacji podsystemów, lecz w przypadku uzasadnionej wątpliwości mogą zażądać, aby wnioskodawca dokonał dodatkowych weryfikacji.

Artykuł 27

Usuwanie niezgodności

1. Wnioskodawca usuwa niezgodności z TSI lub wymaganiami zawartymi w przepisach krajowych, o ile nie zwolniono go z obowiązku stosowania TSI zgodnie z art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797. Powyższe można stosować odpowiednio do przepisów krajowych, o ile dopuszcza się to na mocy krajowych ram prawnych danego państwa członkowskiego.
2. Aby zredukować występującą niezgodność, wnioskodawca może, alternatywnie, wykonać co najmniej jedno z poniższych działań:
 - a) zmienić projekt; w tym przypadku proces rozpoczyna się na nowo od etapu określenia obowiązujących wymogów przewidzianego w art. 13 i obejmuje wyłącznie zmodyfikowane elementy oraz elementy, na które wpływ ma dana zmiana;
 - b) określić warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia zgodnie z art. 20; w takim przypadku wnioskodawca definiuje warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia, a ich sprawdzenia dokonuje właściwa jednostka oceniająca zgodność.
3. Warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia proponowane przez wnioskodawcę na podstawie art. 20 w celu usunięcia niezgodności muszą opierać się na niezbędnych ocenach zgodności przeprowadzonych na podstawie art. 25.

ROZDZIAŁ 5

PRZEDŁOŻENIE WNIOSKU*Artykuł 28***Ustalenie dowodów dotyczących wniosku**

Wnioskodawca ubiegający się o zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu ustala dowody dotyczące wniosku:

- a) kompletując deklaracje WE weryfikacji podsystemów, z których składa się pojazd, i w dokumentacji technicznej towarzyszących deklaracji WE przedstawiając dowody w postaci wniosków z ocen zgodności przeprowadzonych po określeniu dokonany na podstawie art. 21;
- b) zapewniając objęcie interfejsów podsystemów, które nie są zdefiniowane w TSI lub w przepisach krajowych, procesem określenia obowiązujących wymogów przewidzianym w art. 13 i ich zgodność z zasadniczymi wymaganiami określonymi w art. 3 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797.

*Artykuł 29***Kompletowanie dokumentacji towarzyszącej wnioskowi**

1. Wnioskodawca w zorganizowany sposób przygotowuje i kompletuje wymaganą zawartość dokumentacji, która ma zostać załączona do wniosku, zgodnie z załącznikiem I.
2. Na potrzeby zezwolenia, o którym mowa w art. 14 ust. 1 lit. b), c), d) i e), wnioskodawca sprawdza ważność aktualnego zezwolenia dla typu pojazdu.
3. Na potrzeby zezwolenia określonego w art. 14 ust. 1 lit. c) i d) wnioskodawca przedkłada podmiotowi udzielającemu zezwolenia dokumentację niezbędną do wydania decyzji przez ten podmiot, w tym – jeżeli są one dostępne – wszelkie dokumenty załączone do dokumentacji przedłożonej na potrzeby uzyskania poprzedniego zezwolenia.

*Artykuł 30***Zawartość i kompletność wniosku**

1. Podmiot udzielający zezwolenia oraz, w stosownych przypadkach, zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania uznają wniosek za kompletny, pod warunkiem że zawiera on informacje określone w załączniku I.
2. Przepisy poniższych liter mają zastosowanie do zezwolenia zaklasyfikowanego jako rozszerzenie obszaru użytkowania, o którym mowa w art. 14 ust. 1 lit. c):
 - a) dokumentacja, którą wnioskodawca załącza do pełnej pierwotnej dokumentacji towarzyszącej decyzji wydanej zgodnie z art. 46, ogranicza się do aspektów dotyczących właściwych przepisów krajowych i zgodności technicznej między pojazdem a siecią w zakresie rozszerzonego obszaru użytkowania;
 - b) jeżeli pierwotne zezwolenie dla typu pojazdu obejmowało przypadki niestosowania TSI, wnioskodawca załącza właściwe decyzje w sprawie niestosowania TSI zgodnie z art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797 w odniesieniu do rozszerzonego obszaru użytkowania do pierwotnej pełnej dokumentacji towarzyszącej decyzji wydanej zgodnie z art. 46;
 - c) w przypadku pojazdów lub typów pojazdów dopuszczonych na mocy dyrektywy 2008/57/WE lub wcześniej informacje, które wnioskodawca uwzględnia w pierwotnej dokumentacji, dotyczące aspektów opisanych w lit. a) obejmują również mające zastosowanie przepisy krajowe.

*Artykuł 31***Złożenie wniosku o zezwolenie za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi**

1. Wnioskodawca składa formalnie za pośrednictwem pojedynczego punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796, wniosek o zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu i musi on zawierać informacje określone w załączniku I.
2. Składając wniosek o zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu, wnioskodawca wybiera podmiot udzielający zezwolenia zgodnie z art. 21 ust. 5 i 8 dyrektywy (UE) 2016/797.

3. Dokonany przez wnioskodawcę wybór podmiotu udzielającego zezwolenia pozostaje wiążący do czasu podjęcia decyzji o wydaniu zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu bądź decyzji o odrzuceniu wniosku przez podmiot udzielający zezwolenia lub do chwili, w której wnioskodawca wycofa wniosek.
4. Dokumentację wnioskodawcy przekazuje się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi do zainteresowanych krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania.

ROZDZIAŁ 6

PRZETWARZANIE WNIOSKU

Artykuł 32

Kontrola kompletności wniosku

1. Podmiot udzielający zezwolenia sprawdza kompletność informacji i dokumentacji przekazanych przez wnioskodawcę we wniosku zgodnie z art. 30.
2. Zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania:
 - a) sprawdzają, czy obszar użytkowania jest prawidłowo określony;
 - b) podnoszą wszelkie zastrzeżenia dotyczące kompletności informacji i dokumentacji przekazanych na potrzeby oceny mających zastosowanie przepisów krajowych zgodnie z załącznikiem III.
3. Kontrola kompletności, o której mowa w ust. 1 i 2, oznacza weryfikację przeprowadzoną przez podmiot udzielający zezwolenia oraz zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania, której celem jest stwierdzenie, czy:
 - a) wnioskodawca przekazał we wniosku o zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wszystkie wymagane informacje i dokumenty, o których mowa w art. 30;
 - b) przekazane informacje i dokumentacja uznawane są za odpowiednie do przeprowadzenia przez podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania ocen zgodnie z art. 38–40.

Artykuł 33

Potwierdzenie złożenia wniosku

1. Punkt kompleksowej obsługi generuje automatyczne potwierdzenie odbioru wniosku dla wnioskodawcy.
2. Ocena wniosku rozpoczyna się od daty otrzymania wniosku.

Artykuł 34

Termin przeprowadzenia oceny wniosku

1. Podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania oceniają, każde we własnym zakresie, kompletność wniosku zgodnie z art. 32 w terminie jednego miesiąca od daty otrzymania wniosku. Podmiot udzielający zezwolenia informuje wnioskodawcę o wynikach oceny.
2. Jeżeli wnioskodawca otrzymuje informację, że przekazana przez niego dokumentacja jest kompletna, ostateczną decyzję o wydaniu zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu podejmuje się nie później niż w terminie czterech miesięcy od potwierdzenia, że dokumentacja jest kompletna.
3. Podmiot udzielający zezwolenia wydaje decyzję w terminie jednego miesiąca od daty otrzymania wniosku w przypadku zezwolenia dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. e).
4. Jeżeli wnioskodawca otrzymuje informację, że dokumentacja jest niekompletna, ostateczną decyzję o wydaniu zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu podejmuje się nie później niż w terminie czterech miesięcy od przekazania brakujących informacji przez wnioskodawcę, chyba że wniosek zawiera zasadnicze braki, w którym to przypadku musi zostać odrzucony.
5. W trakcie procesu oceny, nawet jeżeli wniosek jest kompletny zgodnie z ust. 2, podmiot udzielający zezwolenia lub zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania mogą w dowolnym momencie zażądać informacji uzupełniających, wyznaczając odpowiedni termin na ich przekazanie, bez zawieszania procesu oceny, chyba że mają zastosowanie przepisy ust. 6.

6. W przypadku wyrażenia przez podmiot udzielający zezwolenia lub zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania uzasadnionej wątpliwości oraz żądania od wnioskodawcy informacji uzupełniających podmiot udzielający zezwolenia może zawiesić proces oceny oraz w należycie zarejestrowanej umowie z wnioskodawcą przedłużyć termin wskazany w art. 21 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797. Termin przekazania informacji uzupełniających musi być proporcjonalny do trudności związanych z przekazaniem tych informacji przez wnioskodawcę. Ocena i terminy ulegają wznowieniu po przekazaniu przez wnioskodawcę żądanych informacji. W przypadku braku umowy z wnioskodawcą podmiot udzielający zezwolenia lub zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania podejmują decyzję w oparciu o dostępne informacje.

Artykuł 35

Komunikacja podczas oceny wniosku

1. W sprawie wszelkich kwestii, o których mowa w art. 41, podmiot udzielający zezwolenia, zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania i wnioskodawca komunikują się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.
2. Wnioskodawca jest informowany o statusie wszystkich etapów procesu udzielania zezwolenia dla pojazdu, decyzji dotyczącej wniosku oraz udokumentowanych powodach tej decyzji za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.
3. W wytycznych Agencji oraz krajowych organów ds. bezpieczeństwa zawarte są ustalenia dotyczące komunikacji pomiędzy tymi podmiotami oraz komunikacji z wnioskodawcą.

Artykuł 36

Zarządzanie informacjami w związku z oceną wniosku

1. Podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania rejestrują w punkcie kompleksowej obsługi wyniki etapów procesu udzielania zezwolenia dla pojazdu, w których biorą udział, każde odpowiednio do swojej części oceny, z uwzględnieniem wszelkich dokumentów związanych z wnioskiem i dotyczących:
 - a) odbioru;
 - b) przetwarzania;
 - c) oceny;
 - d) konkluzji z oceny wniosku zgodnie z art. 45;
 - e) ostatecznej decyzji o wydaniu lub odmowie wydania zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;
 - f) dokumentacji końcowej udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z art. 47.
2. Wnioskodawcę informuje się o ostatecznej decyzji o wydaniu lub odmowie wydania zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.
3. W odniesieniu do dokumentów wymienionych w ust. 1 podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania stosują proces kontroli dokumentów zapewniany przez punkt kompleksowej obsługi.
4. W przypadku gdy krajowe organy ds. bezpieczeństwa korzystają z systemu zarządzania informacjami do celów rozpatrywania wniosków, które są do nich kierowane, przekazują wszystkie istotne informacje do punktu kompleksowej obsługi.

Artykuł 37

Koordinacja pomiędzy podmiotem udzielającym zezwolenia a zainteresowanymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla obszaru użytkowania w kontekście oceny wniosku

1. Na potrzeby dokonania oceny wniosku zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania planują, organizują i uzgadniają niezbędne ustalenia w celu uwzględnienia klasyfikacji przepisów krajowych oraz wzajemnej akceptacji, o której mowa w art. 14 ust. 10 dyrektywy (UE) 2016/797. Podmiot udzielający zezwolenia i wnioskodawcę informuje się o uzgodnionych ustaleniach na potrzeby oceny wniosku.

2. Podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania koordynują ze sobą działania w celu rozwiązania wszelkich problemów, w tym wszelkich kwestii mogących wymagać poprawek we wniosku lub żądaniu dostarczenia informacji uzupełniających, jeżeli przekazanie informacji uzupełniających ma wpływ na termin przeprowadzenia oceny lub może mieć wpływ na ich pracę, i uzgadniają dalszy sposób działania.
3. Realizując działania koordynacyjne, o których mowa w ust. 2, podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania, podejmują ze swojej strony decyzję o powiadomieniu wnioskodawcy za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi o wszelkich kwestiach mogących wymagać poprawek we wniosku lub żądaniu dostarczenia informacji uzupełniających.
4. Zanim podmiot udzielający zezwolenia podejmie ostateczną decyzję oraz zanim zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania przekażą swoją dokumentację oceny, podmiot udzielający zezwolenia i stosowne krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania:
 - a) omawiają wyniki swoich indywidualnych ocen; oraz
 - b) uzgadniają warunki użytkowania i inne ograniczenia lub wyłączenia z obszaru użytkowania, które należy uwzględnić w zezwoleniu dla typu pojazdu lub zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu.
5. Na podstawie wyniku działań koordynacyjnych, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, podmiot udzielający zezwolenia przekazuje wnioskodawcy udokumentowane powody decyzji. Przekazując wspomniane uzasadnienie, podmiot udzielający zezwolenia uwzględnia przedłożoną przez zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania dokumentację oceny, o której mowa w art. 40 ust. 6, dotyczącą wydania lub odmowy wydania zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, w tym wszelkie warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia lub wyłączenia z obszaru użytkowania, które należy uwzględnić w zezwoleniu dla typu pojazdu lub zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu.
6. Podmiot udzielający zezwolenia prowadzi zapisy działań koordynujących, przechowywane w punkcie kompleksowej obsługi zgodnie z art. 36.

Artykuł 38

Ocena wniosku

Ocenę wniosku przeprowadza podmiot udzielający zezwolenia oraz zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania, aby ustalić z wystarczającą pewnością spełnienie przez wnioskodawcę oraz podmioty go wspierające ich zobowiązań i obowiązków na etapach projektowania, produkcji, weryfikacji i zatwierdzania pojazdu lub typu pojazdu w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami mającego zastosowanie ustawodawstwa, umożliwiając wprowadzenie do obrotu i bezpieczną eksploatację na obszarze użytkowania danego typu pojazdu zgodnie z warunkami użytkowania i innymi ograniczeniami określonymi we wniosku.

Artykuł 39

Ocena wniosku przez podmiot udzielający zezwolenia

1. Podmiot udzielający zezwolenia ocenia aspekty określone w załączniku II.
2. W przypadku gdy ma być udzielone zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu na obszarze użytkowania ograniczonym do sieci na terenie jednego państwa członkowskiego, a wnioskodawca zawniósł, aby krajowy organ ds. bezpieczeństwa był podmiotem udzielającym zezwolenia, zgodnie z art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797, podmiot udzielający zezwolenia, oprócz ocen określonych w ust. 1, dokonuje oceny aspektów, o których mowa w załączniku III. W takim przypadku oprócz aspektów wymienionych w załączniku III, podmiot udzielający zezwolenia sprawdza również występowanie istotnych informacji zarejestrowanych zgodnie z art. 8 ust. 2 i uwzględnia je na potrzeby oceny wniosku. Wszelkie podniesione kwestie są rejestrowane w dzienniku kwestii w sposób określony w art. 41.
3. W przypadku zastosowania przez wnioskodawcę nieznormalizowanej metodologii w celu określenia obowiązujących wymogów podmiot udzielający zezwolenia ocenia tę metodologię, stosując kryteria określone w załączniku II.
4. Podmiot udzielający zezwolenia sprawdza kompletność, trafność i spójność dowodów uzyskanych dzięki zastosowanej metodologii określenia obowiązujących wymogów, niezależnie od użytej metody. W przypadku nowego zezwolenia określonego w art. 14 ust. 1 lit. d) ocena przeprowadzana przez podmiot udzielający zezwolenia ogranicza się do części pojazdu, które ulegają zmianie, oraz ich wpływu na niezmienione części pojazdu. Kontrole przeprowadzane przez podmiot udzielający zezwolenia na „rozszerzony obszar użytkowania” określony w art. 14 ust. 1 lit. c) ograniczają się do obowiązujących przepisów krajowych oraz do zgodności technicznej pomiędzy pojazdem a siecią rozszerzonego obszaru użytkowania. Podmiot udzielający zezwolenia nie powtarza kontroli już przeprowadzonych przy udzielaniu poprzedniego zezwolenia.

5. Podmiot udzielający zezwolenia wydaje dokumentację oceny zawierającą następujące elementy:
- jasne stwierdzenie, czy wynik oceny jest negatywny czy pozytywny w odniesieniu do wniosku wnioskodawcy dotyczącego danego obszaru użytkowania oraz, w stosownych przypadkach, warunków użytkowania lub ograniczeń;
 - podsumowanie przeprowadzonych ocen;
 - sprawozdanie z dziennika kwestii dotyczące właściwego obszaru użytkowania;
 - wypełnioną listę kontrolną dokumentującą dokonanie oceny wszystkich aspektów określonych w załączniku II oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku III.

Artykuł 40

Ocena wniosku przez zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania

- Zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania przeprowadzają ocenę aspektów wymienionych w załączniku III. Oceny przeprowadzane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania dotyczą tylko właściwych przepisów krajowych dla tego obszaru użytkowania, z uwzględnieniem uzgodnionych ustaleń, o których mowa w art. 37 ust. 1.
- W ramach oceny określania obowiązujących wymogów krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania sprawdzają kompletność, trafność i spójność dowodów przedstawionych przez wnioskodawcę na podstawie zastosowanej metodologii określania obowiązujących wymogów.
- W przypadku nowego zezwolenia, o którym mowa w art. 14 ust. 1 lit. d), ocena przeprowadzana przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania ogranicza się do części pojazdu, które ulegają zmianie, oraz ich wpływu na niezmienną część pojazdu.
- Kontrole przeprowadzane przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania w celu udzielenia zezwolenia na rozszerzony obszar użytkowania, o którym mowa w art. 14 ust. 1 lit. c), ograniczają się do mających zastosowanie przepisów krajowych oraz do zgodności technicznej pomiędzy pojazdem a siecią rozszerzonego obszaru użytkowania. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania nie powtarzają kontroli już przeprowadzonych przy udzielaniu poprzedniego zezwolenia.
- Zgodnie z art. 6 i 14 dyrektywy (UE) 2016/797 krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania, oprócz aspektów określonych w załączniku III, sprawdzają również występowanie istotnych informacji zarejestrowanych zgodnie z 8 ust. 2. i uwzględnia je na potrzeby oceny wniosku. Wszelkie podniesione kwestie są rejestrowane w dzienniku kwestii w sposób określony w art. 41.
- Krajowy organ ds. bezpieczeństwa właściwy dla obszaru użytkowania wydaje dokumentację oceny zawierającą następujące elementy:
 - jasne stwierdzenie, czy wynik oceny jest negatywny czy pozytywny w odniesieniu do wniosku wnioskodawcy dotyczącego danego obszaru użytkowania oraz, w stosownych przypadkach, warunków użytkowania i ograniczeń;
 - podsumowanie przeprowadzonych ocen;
 - sprawozdanie z dziennika kwestii dotyczące właściwego obszaru użytkowania;
 - wypełnioną listę kontrolną dokumentującą przeprowadzenie oceny wszystkich aspektów wymienionych w załączniku III.

Artykuł 41

Podział kwestii na kategorie

- Podmiot udzielający zezwolenia oraz, w stosownych przypadkach, zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania rejestrują w dzienniku kwestie zidentyfikowane podczas przeprowadzania przez nie oceny dokumentacji wniosku, w podziale na następujące kategorie:
 - „rodzaj 1”: kwestia wymagająca udzielenia odpowiedzi przez wnioskodawcę w celu zrozumienia dokumentacji wniosku;
 - „rodzaj 2”: kwestia, która może prowadzić do zmiany dokumentacji wniosku lub do nieznacznych działań ze strony wnioskodawcy; działania do podjęcia pozostawia się osądowi wnioskodawcy i nie stanowi to przeszkody dla udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;

- c) „rodzaj 3”: kwestia wymagająca zmiany dokumentacji wniosku przez wnioskodawcę, lecz nie uniemożliwiająca udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu z dodatkowymi lub bardziej restrykcyjnymi warunkami użytkowania pojazdu oraz innymi ograniczeniami niż te określone przez wnioskodawcę we wniosku, lecz kwestia musi zostać rozwiązana w celu udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu; wszelkie działania, jakie powinien podjąć wnioskodawca w celu rozwiązania kwestii, proponuje on sam i są one uzgadniane ze stroną, która zidentyfikowała kwestię;
- d) „rodzaj 4”: kwestia wymagająca wprowadzenia przez wnioskodawcę zmian w dokumentacji wniosku; zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu nie może zostać wydane, jeśli kwestia nie została rozwiązana; wszelkie działania, jakie powinien podjąć wnioskodawca w celu rozwiązania kwestii, proponuje on sam i są one uzgadniane ze stroną, która zidentyfikowała kwestię. Kwestie rodzaju 4 obejmują w szczególności niezgodność określoną na podstawie art. 26 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797.
2. W następstwie odpowiedzi lub działania podjętego przez wnioskodawcę, w zależności od kwestii, podmiot udzielający zezwolenia lub zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania ponownie oceniają zidentyfikowane przez siebie kwestie, w stosownych przypadkach zmieniają ich klasyfikację i nadają każdej zidentyfikowanej kwestii jeden z następujących statusów:
- a) „kwestia otwarta”, jeżeli dokumentacja przedstawiona przez wnioskodawcę nie jest zadowalająca i wymagane są nadal dodatkowe informacje;
- b) „kwestia zamknięta”, jeżeli wnioskodawca udzielił stosownej odpowiedzi i nie ma już żadnej kwestii będącej przedmiotem obaw.

Artykuł 42

Uzasadniona wątpliwość

1. W przypadku wystąpienia uzasadnionej wątpliwości podmiot udzielający zezwolenia lub zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania mogą podjąć jedno z następujących działań lub kilka z nich:
- a) przeprowadzenie bardziej dokładnej i szczegółowej kontroli informacji przedstawionych we wniosku;
- b) zażądanie od wnioskodawcy informacji uzupełniających;
- c) zażądanie od wnioskodawcy przeprowadzenia testów na sieci.
2. Wniosek wystosowany przez podmiot udzielający zezwolenia lub zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania określa kwestię wymagającą działań ze strony wnioskodawcy, lecz nie określa szczegółowo charakteru ani zakresu działań naprawczych, jakie powinien przeprowadzić wnioskodawca. Wnioskodawca podejmuje decyzję w sprawie najbardziej odpowiedniego sposobu udzielenia odpowiedzi na wniosek podmiotu udzielającego zezwolenia lub zainteresowanych krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania.
3. Podmiot udzielający zezwolenia konsultuje się z zainteresowanymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla obszaru użytkowania w kwestii działań zaproponowanych przez wnioskodawcę.
4. Nie naruszając przepisów art. 35, podmiot udzielający zezwolenia oraz zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania wykorzystują dziennik kwestii, o którym mowa w art. 41, do zarządzania wszelkimi uzasadnionymi wątpliwościami. Uzasadniona wątpliwość zawsze:
- a) klasyfikowana jest jako kwestia rodzaju 4 zgodnie z art. 41 ust. 1 lit. d);
- b) posiada załączone uzasadnienie; oraz
- c) zawiera jasny opis kwestii, na którą wnioskodawca ma udzielić odpowiedzi.
5. W przypadku gdy wnioskodawca zgadza się przedstawić informacje uzupełniające, zgodnie z ust. 1 lit. b) i c), na żądanie podmiotu udzielającego zezwolenia lub zainteresowanych krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania termin dostarczenia informacji uzupełniających jest ustalany zgodnie z art. 34 ust. 5 i 6.
6. Gdy możliwe jest usunięcie uzasadnionej wątpliwości dzięki wprowadzeniu dodatkowych lub bardziej restrykcyjnych warunków użytkowania pojazdu oraz innych ograniczeń niż te określone przez wnioskodawcę we wniosku i wnioskodawca wyraża na to zgodę, może zostać udzielone zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu podlegające takim warunkom użytkowania pojazdu i innym ograniczeniom.
7. Gdy wnioskodawca nie wyraża zgody na przedstawienie dodatkowych informacji w celu usunięcia uzasadnionej wątpliwości zgłoszonej przez podmiot udzielający zezwolenia lub zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania, podmiot udzielający zezwolenia podejmuje decyzję na podstawie dostępnych informacji.

Artykuł 43

Kontrole przeprowadzane przez podmiot udzielający zezwolenia, dotyczące ocen dokonanych przez zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania

1. Podmiot udzielający zezwolenia sprawdza, czy oceny przeprowadzone przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania są ze sobą spójne pod względem wyników ocen, o których mowa w art. 40 ust. 6 lit. a).
2. W przypadku gdy wynik kontroli, o której mowa w ust. 1, wykazuje spójność ocen krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania, podmiot udzielający zezwolenia sprawdza, czy:
 - a) listy kontrolne, o których mowa w art. 40 ust. 6 lit. d), zostały całkowicie wypełnione;
 - b) wszystkie istotne kwestie zostały zamknięte.
3. Gdy wynik kontroli, o której mowa w ust. 1, wykazuje, że oceny nie są spójne, podmiot udzielający zezwolenia wnioskuję, aby zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania przeprowadziły dalsze badania przyczyn niespójności. W następstwie tych badań stosuje się co najmniej jedno z następujących rozwiązań:
 - a) podmiot udzielający zezwolenia może dokonać przeglądu przeprowadzonej przez siebie oceny, o której mowa w art. 39;
 - b) zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania mogą dokonać przeglądu przeprowadzonej przez siebie oceny.
4. Wyniki badań krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania, o których mowa w ust. 3, przekazuje się wszystkim krajowym organom ds. bezpieczeństwa właściwym dla obszaru użytkowania zaangażowanym w rozpatrywanie wniosku o zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie dla pojazdu.
5. Gdy lista kontrolna, o której mowa w ust. 2 lit. a), jest niekompletna lub gdy istnieją kwestie niezamknięte zgodnie z ust. 2 lit. b), podmiot udzielający zezwolenia wnioskuję, aby zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania przeprowadziły dalsze badania przyczyn niekompletności.
6. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania udzielają odpowiedzi na wnioski podmiotu udzielającego zezwolenia dotyczące niespójności ocen, o których mowa w ust. 3, niekompletności list kontrolnych, o których mowa w ust. 2 lit. a), lub kwestii, które nie zostały zamknięte, zgodnie z ust. 2 lit. b). Podmiot udzielający zezwolenia w pełni uwzględnia oceny przeprowadzone przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania w zakresie mających zastosowanie przepisów krajowych. Zakres kontroli przeprowadzanych przez podmiot udzielający zezwolenia ogranicza się do spójności oraz kompletności ocen, o których mowa w ust. 1 i 2.
7. W przypadku różnicy zdań pomiędzy podmiotem udzielającym zezwolenia a zainteresowanymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla obszaru użytkowania stosowana jest procedura arbitrażu, o której mowa w art. 21 ust. 7 dyrektywy (UE) 2016/797.

Artykuł 44

Arbitraż na podstawie art. 21 ust. 7 dyrektywy (UE) 2016/797 oraz art. 12 ust. 4 lit. b) rozporządzenia (UE) 2016/796

W przypadku gdy Agencja działa jako podmiot udzielający zezwolenia, może ona zawiesić proces udzielania zezwolenia w porozumieniu z zainteresowanymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla obszaru użytkowania na okres współpracy koniecznej do uzgodnienia oceny, którą obie strony mogą zaakceptować, oraz, w stosownych przypadkach, do czasu podjęcia decyzji przez Radę Odwoławczą, w terminach określonych w art. 21 ust. 7 dyrektywy (UE) 2016/797. Agencja podaje wnioskodawcy powody zawieszenia.

Artykuł 45

Zakończenie oceny wniosku

1. Podmiot udzielający zezwolenia zapewnia prawidłowość procesu oceny wniosku poprzez niezależną kontrolę:
 - a) prawidłowego zastosowania poszczególnych etapów procesu oceny wniosku;
 - b) istnienia dostatecznej dokumentacji dowodowej wykazującej, że wszystkie istotne aspekty wniosku zostały ocenione;
 - c) otrzymania od wnioskodawcy odpowiedzi na piśmie na kwestie rodzaju 3 i 4 oraz na wnioski o przedłożenie informacji uzupełniających;

- d) rozwiązania lub braku rozwiązania wszystkich kwestii rodzaju 3 i 4 wraz z jasno udokumentowanymi powodami w przypadku braku rozwiązania;
 - e) udokumentowania, uczciwości i spójności przeprowadzonych ocen i podjętych decyzji;
 - f) wyciągniętych wniosków – pod kątem oparcia ich na dokumentacji oceny i odzwierciedlenia w nich całości oceny.
2. W przypadku stwierdzenia, że proces oceny wniosku został zrealizowany prawidłowo, wystarczy potwierdzenie prawidłowego zastosowania ust. 1, wraz ze wszelkimi ewentualnymi uwagami.
 3. W przypadku stwierdzenia, że proces oceny wniosku nie został prawidłowo zrealizowany, podaje się w sposób jasny i konkretny powody takiej konkluzji.
 4. Na zakończenie działań w zakresie oceny podmiot udzielający zezwolenia wypełnia dokumentację oceny obejmującą ust. 2 lub 3 na podstawie dokumentacji oceny wydanej zgodnie z art. 39 ust. 5 i art. 40 ust. 6.
 5. Podmiot udzielający zezwolenia podaje udokumentowane powody swojej konkluzji w dokumentacji oceny, o której mowa w ust. 4.

Artykuł 46

Decyzja o udzieleniu zezwolenia lub odrzuceniu wniosku

1. Podmiot udzielający zezwolenia podejmuje decyzję o udzieleniu zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu lub o odrzuceniu wniosku w ciągu jednego tygodnia od zakończenia oceny, nie naruszając przepisów art. 34. Decyzja ta podejmowana jest na podstawie udokumentowanych powodów, o których mowa w art. 45 ust. 5.
2. Podmiot udzielający zezwolenia udziela zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, gdy ocena aspektów wymienionych w załączniku II oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku III daje wystarczającą pewność, że wnioskodawca oraz podmioty wspierające wnioskodawcę wypełnili swoje zobowiązania w wymaganym zakresie, zgodnie z art. 38.
3. Podmiot udzielający zezwolenia odrzuca wniosek, w przypadku gdy ocena aspektów wymienionych w załączniku II oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku III nie daje wystarczającej pewności, że wnioskodawca oraz podmioty go wspierające wypełnili swoje zobowiązania i obowiązki w wymaganym zakresie, zgodnie z art. 38.
4. Podmiot udzielający zezwolenia zawiera w swojej decyzji następujące elementy:
 - a) wszelkie warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia;
 - b) uzasadnienie decyzji;
 - c) możliwość i sposób odwołania się od decyzji wraz z właściwymi terminami.
5. Warunki użytkowania pojazdu oraz inne ograniczenia określa się zgodnie z zasadniczymi cechami konstrukcyjnymi typu pojazdu.
6. Decyzja o udzieleniu zezwolenia nie może zawierać żadnych ograniczonych w czasie warunków użytkowania pojazdu ani innych ograniczeń, chyba że spełnione są następujące warunki:
 - a) jest to wymagane, gdyż przed udzieleniem zezwolenia nie jest możliwe całkowite udokumentowanie zgodności z TSI lub z przepisami krajowymi; lub
 - b) TSI lub przepisy krajowe wymagają przedstawienia przez wnioskodawcę wiarygodnych danych szacunkowych dotyczących zgodności.

W takim przypadku zezwolenie może zawierać warunek wymagający wykazania osiągnięcia wydajności zgodnej z danymi szacunkowymi w określonym przedziale czasowym poprzez rzeczywiste użytkowanie.

7. Ostateczną decyzję o udzieleniu zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu, lub o odrzuceniu wniosku rejestruje się w punkcie kompleksowej obsługi i jest ona wraz z dokumentacją oceny przekazywana przez ten punkt wnioskodawcy oraz zainteresowanym krajowym organom ds. bezpieczeństwa właściwym dla obszaru użytkowania.

8. W przypadku gdy w decyzji odrzuca się wniosek albo udziela się zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu z zastrzeżeniem innych warunków użytkowania pojazdu i innych ograniczeń niż te określone przez wnioskodawcę we wniosku, wnioskodawca może zwrócić się do podmiotu udzielającego zezwolenia o ponowne rozpatrzenie decyzji, zgodnie z art. 51 niniejszego rozporządzenia. Jeżeli odpowiedź podmiotu udzielającego zezwolenia nie satysfakcjonuje wnioskodawcy, może on odwołać się do właściwego organu zgodnie z art. 21 ust. 11 dyrektywy (UE) 2016/797.

ROZDZIAŁ 7

DOKUMENTACJA KOŃCOWA

Artykuł 47

Dokumentacja końcowa udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu

1. Zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu ma postać dokumentu zawierającego informacje określone w art. 48 lub art. 49.
2. Udzielonemu zezwoleniu dla typu pojazdu lub zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu przypisuje się niepowtarzalny europejski numer identyfikacyjny („EIN”), o strukturze i treści określonej przez Agencję i przez nią administrowanej.
3. Zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu może zawierać warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia różniące się od tych określonych przez wnioskodawcę we wniosku.
4. Podmiot udzielający zezwolenia opatruje zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu datą oraz właściwym podpisem.
5. Podmiot udzielający zezwolenia zapewnia archiwizację decyzji wydanej zgodnie z art. 46 oraz pełnej towarzyszącej jej dokumentacji, zgodnie z art. 52.

Artykuł 48

Informacje zawarte w udzielonym zezwoleniu dla typu pojazdu

Zezwolenie dla typu pojazdu udzielone przez podmiot udzielający zezwolenia zawiera następujące informacje:

- a) podstawa prawna upoważniająca podmiot udzielający zezwolenia do udzielania zezwolenia dla typu pojazdu;
- b) identyfikacja:
 - (i) podmiotu udzielającego zezwolenia;
 - (ii) wniosku;
 - (iii) rodzaju zezwolenia, jak określono w art. 14;
 - (iv) wnioskodawcy ubiegającego się o zezwolenie dla typu pojazdu;
 - (v) EIN związanego z zezwoleniem dla typu pojazdu.
- c) identyfikacja zasadniczych cech konstrukcyjnych typu pojazdu:
 - (i) podane w certyfikatach badania typu lub projektu;
 - (ii) obszar użytkowania pojazdu;
 - (iii) warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia;
 - (iv) odniesienie do pisemnej deklaracji wnioskodawcy, o której mowa w art. 3 ust. 11 rozporządzenia (UE) nr 402/2013, zgodnie z przepisami art. 16 rozporządzenia (UE) nr 402/2013, zawierające identyfikację i wersję dokumentu, obejmujące typ pojazdu.
- d) identyfikacja:
 - (i) identyfikatora typu pojazdu, zgodnie z załącznikiem II do decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE ⁽¹⁾;
 - (ii) wariantów typu pojazdu, w stosownych przypadkach;

⁽¹⁾ Decyzja wykonawcza Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32).

- (iii) wersji typu pojazdu, w stosownych przypadkach;
 - (iv) wartości parametrów określonych w TSI – oraz, w stosownych przypadkach, w przepisach krajowych – dla kontroli zgodności technicznej między pojazdem a obszarem użytkowania;
 - (v) zgodności typu pojazdu z właściwymi TSI oraz przepisami krajowymi w odniesieniu do parametrów, o których mowa w ust. 1 lit. d) ppkt (iv).
- e) odniesienie do deklaracji WE weryfikacji podsystemów;
 - f) odniesienie do innych przepisów unijnych lub krajowych, z którymi typ pojazdu jest zgodny;
 - g) odniesienie do udokumentowanych powodów decyzji, o których mowa w art. 45 ust. 5;
 - h) data i miejsce wydania decyzji o udzieleniu zezwolenia dla typu pojazdu;
 - i) podpisujący decyzję o udzieleniu zezwolenia dla typu pojazdu; oraz
 - j) możliwość i sposób odwołania się od decyzji wraz z właściwymi terminami, w tym informacje o krajowej procedurze odwoławczej.

Artykuł 49

Informacje zawarte w udzielonym zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu do obrotu

Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu udzielone przez podmiot udzielający zezwolenia zawiera następujące informacje:

- a) podstawa prawna upoważniająca podmiot udzielający zezwolenia do udzielania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;
- b) identyfikacja:
 - (i) podmiotu udzielającego zezwolenia;
 - (ii) wniosku;
 - (iii) rodzaju zezwolenia, jak określono w art. 14;
 - (iv) wnioskodawcy ubiegającego się o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu;
 - (v) EIN związanego z zezwoleniem na wprowadzenie pojazdu do obrotu.
- c) odniesienie do wpisu typu pojazdu do rejestru ERATV, w tym, w stosownych przypadkach, informacje o wariacie typu pojazdu lub wersji typu pojazdu;
- d) identyfikacja:
 - (i) pojazdów;
 - (ii) obszarów użytkowania;
 - (iii) warunków użytkowania pojazdu i innych ograniczeń.
- e) odniesienie do deklaracji WE weryfikacji podsystemów;
- f) odniesienie do innych przepisów unijnych lub krajowych, z którymi pojazd jest zgodny;
- g) odniesienie do udokumentowanych powodów decyzji, o których mowa w art. 45 ust. 5;
- h) w przypadku udzielenia zezwolenia dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem, na podstawie art. 14 ust. 1 lit. e), odniesienie do deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu, w tym, w stosownych przypadkach, informacja o wersji typu pojazdu lub wariacie typu pojazdu;
- i) data i miejsce wydania decyzji o udzieleniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu;
- j) podpisujący decyzję o udzieleniu zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu; oraz
- k) możliwość i sposób odwołania się od decyzji, wraz z właściwymi terminami, w tym informacje o krajowej procedurze odwoławczej.

*Artykuł 50***Wprowadzanie do ERATV i ERADIS**

1. Podmiot udzielający zezwolenia wprowadza dane do ERATV, wykorzystując informacje podane przez wnioskodawcę w ramach wniosku o zezwolenie dla typu pojazdu. Wnioskodawca odpowiada za integralność danych przekazywanych podmiotowi udzielającemu zezwolenia. Podmiot udzielający zezwolenia odpowiada za sprawdzenie spójności danych dostarczonych przez wnioskodawcę oraz za publiczne udostępnienie wpisu do ERATV.
2. Przed wydaniem zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu podmiot udzielający zezwolenia zapewnia dokonanie odpowiedniej aktualizacji bazy danych interoperacyjności i bezpieczeństwa Europejskiej Agencji Kolejowej („ERADIS”).
3. W przypadku modyfikacji na podstawie art. 15 ust. 1 lit. c) oraz art. 15 ust. 3 podmiot udzielający zezwolenia wprowadza do ERATV nową wersję typu pojazdu lub nową wersję wariantu typu pojazdu, wykorzystując informacje podane przez posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu. Posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu jest odpowiedzialny za integralność danych przekazywanych podmiotowi udzielającemu zezwolenia. Podmiot udzielający zezwolenia jest odpowiedzialny za sprawdzenie spójności danych przekazanych przez posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu oraz za publiczne udostępnienie wpisu do ERATV.

Pojazdy zmienione w celu uzyskania zgodności z nową wersją mogą być eksploatowane niezwłocznie w oczekiwaniu na wprowadzenie do rejestru nowej wersji typu pojazdu lub nowej wersji wariantu typu pojazdu.

*Artykuł 51***Ponowne rozpatrzenie na podstawie art. 21 ust. 11 dyrektywy (UE) 2016/797**

1. W przypadku gdy decyzja podmiotu udzielającego zezwolenia zawiera odrzucenie wniosku lub warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia różniące się od tych określonych przez wnioskodawcę we wniosku, wnioskodawca może zwrócić się o ponowne rozpatrzenie decyzji w ciągu miesiąca od daty jej otrzymania. Wnioskodawca składa wniosek o ponowne rozpatrzenie za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.
2. Wniosek o ponowne rozpatrzenie zawiera spis kwestii, które, zdaniem wnioskodawcy, nie zostały w sposób właściwy uwzględnione w procesie udzielania zezwolenia dla pojazdu.
3. Wszelkie informacje uzupełniające przygotowane i złożone za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi po dacie wydania decyzji o udzieleniu zezwolenia nie stanowią dopuszczalnych dowodów.
4. Podmiot udzielający zezwolenia, w stosownych przypadkach we współpracy z odpowiednimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla obszaru użytkowania, zapewnia bezstronność procesu ponownego rozpatrywania.
5. Proces ponownego rozpatrywania skupia się na kwestiach uzasadniających odmowną decyzję podmiotu udzielającego zezwolenia, zgodnie z wnioskiem złożonym przez wnioskodawcę.
6. W przypadku gdy w charakterze podmiotu udzielającego zezwolenia występuje Agencja, decyzja o zmianie bądź utrzymaniu wydanej przez nią decyzji jest ponownie rozpatrywana w stosownych przypadkach we współpracy z odpowiednimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa właściwymi dla obszaru użytkowania.
7. Podmiot udzielający zezwolenia potwierdza lub zmienia swoją pierwotną decyzję w terminie dwóch miesięcy od daty wpłynięcia wniosku o ponowne rozpatrzenie. Decyzja przekazywana jest zainteresowanym stronom za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

*Artykuł 52***Archiwizacja decyzji oraz pełnej dokumentacji towarzyszącej wydanej decyzji zgodnie z art. 46**

1. Decyzja oraz pełna dokumentacja towarzysząca decyzji wydanej zgodnie z art. 46 przechowywana jest w punkcie kompleksowej obsługi przez co najmniej 15 lat.
2. Pełna dokumentacja towarzysząca decyzji wydanej przez podmiot udzielający zezwolenia zgodnie z art. 46 zawiera wszystkie dokumenty wykorzystane przez podmiot udzielający zezwolenia oraz dokumentację oceny zainteresowanych krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania.

3. Po upływie okresu przechowywania określonego w ust. 1 decyzja wydana zgodnie z art. 46 dotycząca udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu wraz z pełną towarzyszącą jej dokumentacją przenoszona jest do archiwum historycznego i tam przechowywana przez okres pięciu lat od zakończenia okresu eksploatacji pojazdu wskazanego w rejestrze, o którym mowa w art. 47 dyrektywy (UE) 2016/797.

ROZDZIAŁ 8

ZAWIESZENIE, UNIEWAŻNIENIE ALBO ZMIANA UDZIELONEGO ZEZWOLENIA

Artykuł 53

Zawieszenie, unieważnienie albo zmiana udzielonego zezwolenia

1. Podmiot udzielający zezwolenia może zastosować tymczasowe środki bezpieczeństwa w postaci zawieszenia zezwolenia dla typu pojazdu, zgodnie z art. 26 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797.
2. W przypadkach, o których mowa w art. 26 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797, podmiot udzielający zezwolenia, który udzielił zezwolenia, może, w następstwie przeglądu środków podjętych w celu rozwiązania kwestii poważnego zagrożenia bezpieczeństwa, podjąć decyzję o unieważnieniu lub zmianie zezwolenia, zgodnie z art. 26 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797.
3. Wnioskodawca może wnieść odwołanie od decyzji o unieważnieniu lub zmianie zezwolenia zgodnie z art. 26 ust. 5 dyrektywy (UE) 2016/797.
4. Podmiot udzielający zezwolenia informuje Agencję w przypadku podjęcia decyzji o unieważnieniu lub zmianie zezwolenia, podając powody swojej decyzji. Agencja informuje wszystkie krajowe organy ds. bezpieczeństwa o decyzji o unieważnieniu lub zmianie zezwolenia oraz o powodach tej decyzji.

Artykuł 54

Wpływ zawieszenia, unieważnienia lub zmiany udzielonego zezwolenia na wpisy do ERATV, ERADIS i rejestrów pojazdów

1. W przypadku podjęcia przez podmiot udzielający zezwolenia decyzji o unieważnieniu, zawieszeniu lub zmianie zezwolenia dla typu pojazdu podmiot ten dokonuje odpowiedniej aktualizacji ERATV, z zastrzeżeniem przepisów art. 26 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797, i zapewnia odpowiednią aktualizację ERADIS.
2. Państwo członkowskie, w którym pojazd jest zarejestrowany, zapewnia wprowadzenie do rejestru, o którym mowa w art. 47 dyrektywy (UE) 2016/797, wszelkich decyzji o unieważnieniu lub zmianie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu.

ROZDZIAŁ 9

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 55

Przepisy przejściowe

1. W przypadku uznania przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, że nie będzie on w stanie wydać zezwolenia dla pojazdu zgodnie z przepisami dyrektywy 2008/57/WE przed odpowiednią datą w danym państwie członkowskim, organ ten bezzwłocznie powiadamia o tym wnioskodawcę i Agencję.
2. W przypadku, o którym mowa w art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797, wnioskodawca podejmuje decyzję o kontynuacji procesu oceny przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub o złożeniu wniosku do Agencji. Wnioskodawca informuje oba te podmioty, po czym stosowana jest następująca procedura:
 - a) w przypadkach gdy wnioskodawca postanawia złożyć wniosek do Agencji, krajowy organ ds. bezpieczeństwa przekazuje Agencji dokumentację wniosku oraz wyniki przeprowadzonej oceny. Agencja akceptuje ocenę przeprowadzoną przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa;
 - b) w przypadkach, w których wnioskodawca postanawia o kontynuowaniu przeprowadzania oceny przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa, krajowy organ ds. bezpieczeństwa kończy ocenę wniosku i wydaje decyzję o udzieleniu zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z art. 21 dyrektywy (UE) 2016/797 oraz niniejszym rozporządzeniem.
3. W przypadku gdy obszar użytkowania nie jest ograniczony do jednego państwa członkowskiego, podmiotem udzielającym zezwolenia jest Agencja i obowiązuje procedura określona w ust. 2 lit. a).

4. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 i 3, wnioskodawca składa zmieniony wniosek o zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Wnioskodawca może zwrócić się do właściwych podmiotów udzielających zezwolenia o pomoc w uzupełnieniu dokumentacji.
5. Zezwolenie dla pojazdu lub zezwolenie dla typu pojazdu wydane przez Agencję w okresie od dnia 16 czerwca 2019 r. do dnia 16 czerwca 2020 r. wyłącza sieć lub sieci we wszystkich państwach członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 i które jeszcze nie przetransponowały tej dyrektywy i nie wdrożyły krajowych środków transpozycji. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, które dokonały takiego powiadomienia:
- a) traktują zezwolenie dla typu pojazdu udzielone przez Agencję jako równoważne z zezwoleniami dla typu pojazdu udzielonymi zgodnie z art. 26 dyrektywy 2008/57/WE i stosują przepisy art. 26 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE odnośnie do typu pojazdu;
- b) akceptują zezwolenie dla pojazdu udzielone przez Agencję jako równoważne z pierwszym zezwoleniem udzielonym zgodnie z art. 22 lub art. 24 dyrektywy 2008/57/WE i udzielają dodatkowego zezwolenia zgodnie z art. 23 lub art. 25 dyrektywy 2008/57/WE.
6. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 lit. a) oraz w ust. 5, krajowy organ ds. bezpieczeństwa współpracuje z Agencją i koordynuje działania na rzecz oceny elementów określonych w art. 21 ust. 5 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/797.
7. Wagony towarowe zgodne z pkt 7.1.2 załącznika do rozporządzenia TSI WAG (UE) nr 321/2013 oraz posiadające zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu będą w okresie od dnia 16 czerwca 2019 r. do dnia 16 czerwca 2020 r. traktowane jako pojazdy posiadające zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji dla celów dyrektywy 2008/57/WE przez państwa członkowskie, które powiadomiły Agencję oraz Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 i które jeszcze nie przetransponowały tej dyrektywy i nie wdrożyły krajowych środków transpozycji.

Artykuł 56

Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 16 czerwca 2019 r. w państwach członkowskich, które nie powiadomiły Agencji ani Komisji zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797. Niniejsze rozporządzenie stosuje się we wszystkich państwach członkowskich od dnia 16 czerwca 2020 r.

Jednakże art. 55 ust. 1 stosuje się od dnia 16 lutego 2019 r. we wszystkich państwach członkowskich. Środki ułatwiające przewidziane w art. 55 ust. 2, 3, 4 i 6 udostępnia się od dnia 16 lutego 2019 r. Artykuł 55 ust. 5 stosuje się od dnia 16 czerwca 2019 r. we wszystkich państwach członkowskich.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 4 kwietnia 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Treść wniosku

(W) oznacza wymagane informacje do przedłożenia przez wnioskodawcę.

(O) oznacza informacje opcjonalne, które wnioskodawca może przedłożyć.

1. Rodzaj wniosku (W):

- 1.1. Zezwolenie dla typu pojazdu
 - a) warianty typu pojazdu (w stosownych przypadkach)
 - b) wersje typu pojazdu (w stosownych przypadkach)
- 1.2. Zezwolenie na wprowadzenie do obrotu
 - a) pojedynczego pojazdu; lub
 - b) serii pojazdów

2. Rodzaj zezwolenia (W):

- 2.1. Pierwsze zezwolenie
- 2.2. Nowe zezwolenie
- 2.3. Rozszerzony obszar użytkowania
- 2.4. Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu
- 2.5. Zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem

3. Obszar użytkowania (W):

- 3.1. Państwa członkowskie
- 3.2. Sieci (na państwo członkowskie)
- 3.3. Stacje o podobnej charakterystyce sieci w sąsiednich państwach członkowskich, jeżeli stacje te są położone w pobliżu granicy, zgodnie z art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797 (w stosownych przypadkach)
- 3.4. Definicja rozszerzonego obszaru użytkowania (mająca zastosowanie wyłącznie do rodzaju zezwolenia „rozszerzony obszar użytkowania”)
- 3.5. Cała sieć UE

4. Organ wydający (W):

- 4.1. Agencja; lub
- 4.2. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa państwa członkowskiego (jedynie w przypadku obszaru użytkowania ograniczonego do jednego państwa członkowskiego oraz na prośbę wnioskodawcy, zgodnie z art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797)

5. Informacje o wnioskodawcy:

- 5.1. Nazwa prawna (W)
- 5.2. Nazwa wnioskodawcy (W)
- 5.3. Nazwa skrócona (O)
- 5.4. Pełny adres pocztowy (W)
- 5.5. Telefon (W)
- 5.6. Faks (O)
- 5.7. E-mail (W)
- 5.8. Strona internetowa (O)
- 5.9. Numer VAT (O)
- 5.10. Inne istotne informacje (O)

6. Informacje o osobie odpowiedzialnej za kontakty:

- 6.1. Imię (W)
- 6.2. Nazwisko (W)
- 6.3. Tytuł lub funkcja (W)
- 6.4. Pełny adres pocztowy (W)
- 6.5. Telefon (W)
- 6.6. Faks (O)
- 6.7. E-mail (W)
- 6.8. Stosowane języki (W)

7. Obecny posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu (nie dotyczy pierwszego zezwolenia) (W):

- 7.1. Nazwa prawna (W)
- 7.2. Nazwa posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu (W)
- 7.3. Nazwa skrócona (O)
- 7.4. Pełny adres pocztowy (W)
- 7.5. Telefon (W)
- 7.6. Faks (O)
- 7.7. E-mail (W)
- 7.8. Strona internetowa (O)
- 7.9. Numer VAT (W)
- 7.10. Inne istotne informacje (O)

8. Informacje o jednostkach oceniających (W):

- 8.1. Jednostka lub jednostki notyfikowane:
 - a) Nazwa prawna (W)
 - b) Nazwa jednostki notyfikowanej (W)
 - c) Numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej (W)
 - d) Nazwa skrócona (O)
 - e) Pełny adres pocztowy (W)
 - f) Telefon (W)
 - g) Faks (O)
 - h) E-mail (W)
 - i) Strona internetowa (O)
 - j) Numer VAT (W)
 - k) Inne istotne informacje (O)
- 8.2. Jednostka lub jednostki wyznaczone:
 - a) Nazwa prawna (W)
 - b) Nazwa jednostki wyznaczonej (W)
 - c) Nazwa skrócona (O)
 - d) Pełny adres pocztowy (W)
 - e) Telefon (W)
 - f) Faks (O)

- g) E-mail (W)
 - h) Strona internetowa (O)
 - i) Numer VAT (W)
 - j) Inne istotne informacje (O)
- 8.3. Jednostka oceniająca (wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie wyceny i oceny ryzyka), nie ma zastosowania w przypadku zezwolenia dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem:
- a) Nazwa prawna (W)
 - b) Nazwa jednostki oceniającej (CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka) (W)
 - c) Nazwa skrócona (O)
 - d) Pełny adres pocztowy (W)
 - e) Telefon (W)
 - f) Faks (O)
 - g) E-mail (W)
 - h) Strona internetowa (O)
 - i) Numer VAT (W)
 - j) Inne istotne informacje (O)
9. **Wsparcie przygotowawcze:**
- 9.1. Odesłanie do podstawy wsparcia przygotowawczego (O)
 - 9.2. Inne istotne informacje projektowe (O)
10. **Opis typu pojazdu (* podać zgodnie z załącznikiem II do decyzji 2011/665/UE) (W):**
- 10.1. Identyfikator typu (*)
 - 10.2. Wersje typu pojazdu (w stosownych przypadkach)
 - 10.3. Warianty typu pojazdu (w stosownych przypadkach):
 - 10.4. Data wpisu do ERATV (*) (nie dotyczy pierwszego zezwolenia)
 - 10.5. Nazwa typu (*)
 - 10.6. Alternatywna nazwa typu (*) (w stosownych przypadkach)
 - 10.7. Kategoria (*)
 - 10.8. Podkategoria (*)
11. **Informacje dotyczące pojazdów (w miarę dostępności podać zgodnie z decyzją 2007/756/WE ⁽¹⁾) (W):**
- 11.1. Europejskie numery pojazdów (EVN) lub zarezerwowane z wyprzedzeniem numery pojazdów
 - 11.2. Inna specyfikacja pojazdów, jeżeli europejskie numery pojazdów lub zarezerwowane z wyprzedzeniem numery pojazdów nie są dostępne
12. **Odesłanie do istniejącego zezwolenia dla typu pojazdu (nie dotyczy pierwszego zezwolenia) (W)**
13. **Opis zmian w porównaniu z dopuszczonym typem pojazdu (dotyczy tylko nowego zezwolenia) (W)**
14. **Warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia (podać zgodnie z załącznikiem II do decyzji 2011/665/UE) (W):**
- 14.1. Ograniczenia kodowane
 - 14.2. Ograniczenia niekodowane

⁽¹⁾ Decyzja Komisji 2007/756/WE z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmująca wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE (notyfikowana jako dokument nr C(2007) 5357) (Dz.U. L 305 z 23.11.2007, s. 30).

15. **Dodatkowe funkcje CCS (W)**16. **Obowiązujące przepisy (W):**

- 16.1. Techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI) wraz z odesłaniem do aktu prawnego w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.
- 16.2. Szczególne klauzule TSI dotyczące obszaru użytkowania obejmującego całą sieć UE (w stosownych przypadkach)
- 16.3. Specyfikacja wyboru wymagań z nowszej wersji TSI w porównaniu z TSI obowiązującymi w odniesieniu do oceny (w tym wymagań wycofanych) (w stosownych przypadkach)
- 16.4. Przepisy krajowe (w stosownych przypadkach)
- 16.5. Przypadki niestosowania TSI zgodnie z przepisami art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797 (w stosownych przypadkach)
- 16.6. Przepisy obowiązujące w odniesieniu do rozszerzonego obszaru użytkowania
- 16.7. Zaktualizowane TSI lub przepisy krajowe (dotyczy tylko odnowionego zezwolenia dla typu pojazdu)

17. **Potwierdzenie i podpis wnioskodawcy (W)**18. **Załączniki (W):**

Informacje, które uwzględnia się we wniosku, wskazano dla poszczególnych rodzajów zezwoleń. Znak (x) w kolumnie dotyczącej zezwolenia danego rodzaju oznacza, że odnośna informacja jest wymagana (W) w przypadku tego rodzaju zezwolenia.

		Pierwsze zezwolenie	Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu	Rozszerzony obszar użytkowania	Nowe zezwolenie	Zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem
18.1	Dowody potwierdzające dotyczące określenia obowiązujących wymogów zgodnie z art. 13 ust. 1. Jeśli wnioskodawca stosuje metodologię określoną w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 402/2013, w skład dowodów potwierdzających wchodzi deklaracja wnioskodawcy, o której mowa w art. 16 rozporządzenia (UE) nr 402/2013 i raport w sprawie oceny bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013. Jeśli stosowana jest inna metodologia, wymagane dowody to dowody niezbędne do wykazania, iż zapewnia ona ten sam poziom pewności co metodologia określona w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 402/2013.	X		X	X	
18.2	Tabela orientacyjna wskazująca, gdzie można znaleźć informacje potrzebne w przypadku aspektów podlegających ocenie zgodnie z załącznikami II i III	X	X	X	X	
18.3	Właściwe decyzje o niestosowaniu TSI zgodnie z art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797 (w stosownych przypadkach)	X	X	X	X	X
18.4	Deklaracja zgodności z typem i powiązana dokumentacja (art. 24 dyrektywy (UE) 2016/797)					X

		Pierwsze zezwolenie	Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu	Rozszerzony obszar użytkowania	Nowe zezwolenie	Zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem
18.5	Deklaracje WE weryfikacji podsystemów ruchomych, w tym załączone do nich dokumentacje techniczne (art. 15 dyrektywy (UE) 2016/797)	X	X	X	X	
18.6	Dokumentacja załączona do wniosku oraz decyzja dotycząca poprzedniego zezwolenia lub, w stosownych przypadkach, odesłanie do decyzji wydanej zgodnie z art. 46 oraz pełnej dokumentacji załączonej do decyzji zarchiwizowanej w punkcie kompleksowej obsługi.		X	X	X	
18.7	Specyfikacja oraz, w stosownych przypadkach ⁽¹⁾ , opis metodologii określenia obowiązujących wymogów w odniesieniu do: a) zasadniczych wymagań dotyczących podsystemów określonych w art. 3 i w załączniku III dyrektywy (UE) 2016/797; b) zgodności technicznej podsystemów w obrębie pojazdu; c) bezpiecznej integracji podsystemów w obrębie pojazdu; oraz d) zgodności technicznej pojazdu z siecią w obszarze użytkowania.	X		X	X	
18.8	CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, raport w sprawie oceny bezpieczeństwa (art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) obejmujący określenie obowiązujących wymogów w odniesieniu do zasadniczych wymagań „bezpieczeństwa” dotyczących podsystemów i bezpiecznej integracji pomiędzy podsystemami.	X		X	X	
18.9	Jeżeli w TSI lub przepisach krajowych brak jest wystarczających informacji, dowód w postaci dokumentu potwierdzającego zgodność techniczną pojazdu z siecią w obszarze użytkowania.	X		X	X	
18.10	Deklaracja dotycząca ryzyka (art. 16 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) obejmująca określenie obowiązujących wymogów w odniesieniu do zasadniczych wymagań „bezpieczeństwa” dla podsystemów i bezpiecznej integracji podsystemów w przypadku aspektów nieobjętych TSI i przepisami krajowymi.	X		X	X	

		Pierwsze zezwolenie	Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu	Rozszerzony obszar użytkowania	Nowe zezwolenie	Zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem
18.11	CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, raport w sprawie oceny bezpieczeństwa (art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) uwzględniający możliwe zmiany w ogólnym poziomie bezpieczeństwa pojazdu			X	X	
18.12	Deklaracja dotycząca ryzyka (art. 16 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) uwzględniająca możliwe zmiany w ogólnym poziomie bezpieczeństwa pojazdu			X	X	
18.13	Informacje niezbędne do dokonania wpisu w ERATV (zgodnie z załącznikiem II do decyzji 2011/665/UE)	X		X	X	
18.14	Dokumentacja utrzymania i eksploatacji (w tym ratownictwa), jeżeli nie została uwzględniona w pkt 18.4 lub 18.5.	X		X	X	

(¹) Metodologia nieznormalizowana.

ZAŁĄCZNIK II

Aspekty oceniane przez podmiot udzielający zezwolenia

Informacje, które ocenia podmiot udzielający zezwolenia, wskazano dla poszczególnych rodzajów zezwoleń. Znak (x) w kolumnie dotyczącej danego rodzaju zezwolenia oznacza, że odnośny aspekt podlega obowiązkowej ocenie w przypadku tego rodzaju zezwolenia.

		Pierwsze zezwolenie	Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu	Rozszerzony obszar użytkowania	Nowe zezwolenie	Zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem
1	Zgodność wniosku z podstawą wsparcia przygotowawczego (w stosownych przypadkach)	X	X	X	X	X
2	Rodzaj zezwolenia wybrany przez wnioskodawcę jest odpowiedni	X	X	X	X	X
3	TSI i inne mające zastosowanie przepisy prawa Unii wskazane przez wnioskodawcę są poprawne	X	X	X	X	
4	Wybrane jednostki oceniające zgodność (jednostka notyfikowana (jednostki notyfikowane), jednostka oceniająca (CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka)) posiadają odpowiednią akredytację lub są odpowiednio uznawane	X	X	X	X	
5	Przypadki niestosowania TSI zgodnie z przepisami art. 7 dyrektywy (UE) 2016/797: 5.1. ważność (czas i obszar użytkowania); 5.2. zastosowanie do projektu; oraz 5.3. zgodność z określonymi i mającymi zastosowanie przepisami.	X	X	X	X	X
6	6.1. Czy stosowana metodologia określenia obowiązujących wymogów jest odpowiednia do zamierzonego celu odnośnie do następujących aspektów: a) Czy wykorzystano znormalizowaną/zaakceptowaną metodologię? oraz b) Czy metoda jest przeznaczona dla zasadniczych wymagań i jest do nich dostosowana? 6.2. Jeżeli stosowana metodologia nie jest znormalizowana lub obejmuje inne zasadnicze wymagania niż te, których dotyczy jej zamierzone zastosowanie, należy sprawdzić następujące aspekty i ocenić, czy zostały one wystarczająco uwzględnione i odzwierciedlone w metodologii: a) zakres zastosowanej niezależnej oceny b) definicja systemu c) identyfikacja i klasyfikacja zagrożeń d) zasady akceptacji ryzyka e) ocena ryzyka	X		X	X	

		Pierwsze zezwolenie	Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu	Rozszerzony obszar użytkowania	Nowe zezwolenie	Zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem
	<ul style="list-style-type: none"> f) ustalone wymagania g) wykazywanie zgodności z wymaganiami h) zarządzanie zagrożeniami (dziennik) 					
7	<p>Wystarczające dowody pochodzące z zastosowania metodologii określenia obowiązujących wymogów:</p> <p>7.1. w przypadku zastosowania jako metodologii określenia obowiązujących wymogów procesu zarządzania ryzykiem przewidzianego w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 402/2013 należy sprawdzić następujące kwestie:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, deklaracja wnioskodawcy (art. 16 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) jest podpisana przez wnioskodawcę i potwierdza, że wszystkie zidentyfikowane zagrożenia i związane z nimi ryzyka są kontrolowane i utrzymywane na dopuszczalnym poziomie. b) CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, raport w sprawie oceny bezpieczeństwa (art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) potwierdza deklarację wnioskodawcy dotyczącą określonego zakresu zgodnie z art. 13 oraz co najmniej zasadnicze wymagania bezpieczeństwa w odniesieniu do podsystemów i bezpiecznej integracji pomiędzy podsystemami w obrębie pojazdu. <p>7.2. W przypadku zastosowania jako metodologii określenia obowiązujących wymogów innej metodologii niż proces zarządzania ryzykiem przewidziany w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 402/2013 należy sprawdzić następujące elementy:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Czy definicja systemu jest kompletna i zgodna z projektem pojazdu? b) Czy identyfikacja i klasyfikacja zagrożeń jest spójna oraz realistyczna? c) Czy odpowiednio zarządzano wszystkimi rodzajami ryzyka i je ograniczono? d) Czy wymagania sformułowane na podstawie zarządzania ryzykiem są identyfikowalne w odniesieniu do ryzyka i do dowodów zgodności z wymaganiami? e) Czy realizowane jest uporządkowane i spójne zarządzanie zagrożeniami podczas całego procesu? f) Czy niezależna ocena zakończyła się pozytywną opinią? 	X		X	X	

		Pierwsze zezwolenie	Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu	Rozszerzony obszar użytkowania	Nowe zezwolenie	Zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem
8	<p>W deklaracjach weryfikacji WE i certyfikatach WE (art. 15 dyrektywy (UE) 2016/797) sprawdzeniu podlegają następujące elementy:</p> <p>8.1. podpisy</p> <p>8.2. ważność</p> <p>8.3. zakres</p> <p>8.4. warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia, przypadki niezgodności</p> <p>8.5. przypadki niezastosowania TSI (w stosownych przypadkach)</p> <p>8.6. uwzględnienie całego mającego zastosowanie ustawodawstwa, w tym innego ustawodawstwa niezwiązanego z kolejami</p> <p>8.7. składniki interoperacyjności (ważność, zakres, warunki użytkowania i inne ograniczenia):</p> <p>a) certyfikaty WE zgodności</p> <p>b) certyfikaty WE przydatności do stosowania</p>	X	X	X	X	
9	<p>W sprawozdaniach jednostek oceniających zgodność (art. 15 dyrektywy (UE) 2016/797) sprawdzeniu podlegają następujące elementy:</p> <p>9.1. zgodność z deklaracjami weryfikacji WE i certyfikatami WE</p> <p>9.2. uwzględnienie wszystkich mających zastosowanie przepisów</p> <p>9.3. Uchybienia i przypadki niezgodności (w stosownych przypadkach) zostały zidentyfikowane i odpowiadają wnioskowi o uwzględnienie przypadków niezastosowania</p> <p>9.4. Zastosowane połączenie modułów jest dozwolone</p> <p>9.5. Warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia są należycie zidentyfikowane i zgodne z warunkami wskazanymi we wniosku o zezwolenie</p> <p>9.6. Dowody potwierdzające wykorzystane przez jednostki oceniające zgodność są dopasowane do mających zastosowanie etapów oceny opisanych w TSI (przebieg projektu, badanie typu itp.)</p>	X	X	X	X	
10	Sprawdzenie ocen krajowych organów ds. bezpieczeństwa właściwych dla obszaru użytkowania, jak określono w art. 43	X	X	X	X	

		Pierwsze zezwolenie	Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu	Rozszerzony obszar użytkowania	Nowe zezwolenie	Zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem
11	Ważność oryginalnego zezwolenia dla typu pojazdu		X	X	X	X
12	Oryginalne zezwolenie dla typu pojazdu jest ważne w stosunku do odnośnego obszaru użytkowania		X		X	X
13	Istniejące warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia		X	X	X	
14	CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, raport w sprawie oceny bezpieczeństwa (art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) obejmujący pozytywną opinię w sprawie określenia obowiązujących wymogów odnośnie do zasadniczych wymagań „bezpieczeństwa” dotyczących podsystemów i bezpiecznej integracji pomiędzy podsystemami.	X		X	X	
15	CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, raport w sprawie oceny bezpieczeństwa (art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) uwzględniający pozytywną opinię dotyczącą możliwych zmian w ogólnym poziomie bezpieczeństwa pojazdu (znacząca zmiana)			X	X	
16	Zmiany w porównaniu z dopuszczonym typem pojazdu są opisane w wystarczający sposób i dopasowane do CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, raportu w sprawie oceny bezpieczeństwa (art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013)				X	
17	Deklaracje weryfikacji WE i certyfikaty WE są odpowiednio aktualizowane w związku ze zmienionymi lub zaktualizowanymi przepisami		X			
18	Sprawozdania jednostek oceniających zgodność są odpowiednio aktualizowane w związku ze zmienionymi lub zaktualizowanymi przepisami: 18.1 uwzględniono zmienione lub zaktualizowane przepisy; 18.2 istnieją dowody, że typ pojazdu w dalszym ciągu spełnia wymagania.		X			
19	Dowody, że projekt pojazdu nie uległ zmianie		X	X		
20	Identyfikacja pojazdu lub serii pojazdów uwzględniona w deklaracji zgodności z typem pojazdu					X
21	Deklaracja zgodności z typem i dokumenty uzupełniające (art. 24 dyrektywy (UE) 2016/797)					X

ZAŁĄCZNIK III

Aspekty oceniane przez zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania

Niniejszy załącznik nie ma zastosowania, jeżeli obszar użytkowania obejmuje całą sieć UE, a TSI zawierają szczegółowe warunki w tym zakresie.

Informacje poddane ocenie przez zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania w związku z właściwymi przepisami krajowymi określono dla poszczególnych rodzajów zezwoleń. Znak (x) w kolumnie dotyczącej danego rodzaju zezwolenia oznacza, że odnośny aspekt podlega obowiązkowej ocenie w przypadku tego rodzaju zezwolenia.

		Pierwsze zezwolenie	Nowe zezwolenie	Rozszerzony obszar użytkowania	Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu
1	Zgodność wniosku z podstawą wsparcia przygotowanego (w stosownych przypadkach)	X	X	X	X
2	Obszar użytkowania właściwego państwa członkowskiego jest poprawnie określony	X	X	X	X
3	Krajowe przepisy i wymagania dotyczące wskazanego obszaru użytkowania, zidentyfikowane przez wnioskodawcę, są poprawne.	X	X	X	
4	Wybrane jednostki oceniające zgodność właściwe dla wskazanego obszaru użytkowania (jednostka wyznaczona (jednostki wyznaczone), jednostka oceniająca (CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka)) posiadają odpowiednią akredytację lub są odpowiednio uznawane, w zależności od przypadku.	X	X	X	X
5	Wystarczające dowody pochodzące z metodologii określenia obowiązujących wymogów wyłącznie w przypadku przepisów krajowych obowiązujących w odniesieniu do wskazanego obszaru użytkowania: 5.1. w przypadku zastosowania jako metodologii określenia obowiązujących wymogów innej metodologii niż proces zarządzania ryzykiem przewidziany w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 402/2013 należy sprawdzić następujące elementy: a) Czy definicja systemu jest kompletna i zgodna z projektem pojazdu? b) Czy identyfikacja i klasyfikacja zagrożeń jest spójna oraz realistyczna? c) Czy odpowiednio zarządzano wszystkimi rodzajami ryzyka i je ograniczono? d) Czy wymagania sformułowane na podstawie zarządzania ryzykiem są identyfikowalne w odniesieniu do ryzyka i do dowodów zgodności z wymaganiami?	X	X	X	
6	W deklaracjach weryfikacji WE i certyfikatach WE (przepisy krajowe) (art. 15 dyrektywy (UE) 2016/797) sprawdzeniu podlegają następujące elementy: 6.1. podpisy 6.2. ważność 6.3. zakres 6.4. warunki użytkowania pojazdu, inne ograniczenia, przypadki niezgodności	X	X	X	X

		Pierwsze zezwolenie	Nowe zezwolenie	Rozszerzony obszar użytkowania	Odnowione zezwolenie dla typu pojazdu
7	<p>W sprawozdaniach jednostek oceniających zgodność (art. 15 dyrektywy (UE) 2016/797) sprawdzeniu podlegają następujące elementy:</p> <p>7.1. zgodność z deklaracjami weryfikacji WE i certyfikatami WE.</p> <p>7.2. Uchybienia i przypadki niezgodności (w stosownych przypadkach) są zidentyfikowane</p> <p>7.3. Warunki użytkowania i inne ograniczenia są należycie zidentyfikowane i zgodne z warunkami wskazanymi we wniosku o zezwolenie</p> <p>7.4. Dowody potwierdzające wykorzystane przez jednostki oceniające zgodność są dopasowane do mających zastosowanie etapów oceny opisanych w przepisach krajowych</p>	X	X	X	X
8	Istniejące warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia		X	X	X
9	CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, raport w sprawie oceny bezpieczeństwa (art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) obejmujący pozytywną opinię w sprawie określenia obowiązujących wymogów odnośnie do zasadniczych wymagań „bezpieczeństwa” dotyczących podsystemów i bezpiecznej integracji pomiędzy podsystemami.	X	X	X	
10	CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, raport w sprawie oceny bezpieczeństwa (art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013) uwzględniający pozytywną opinię dotyczącą możliwych zmian w ogólnym poziomie bezpieczeństwa pojazdu (znacząca zmiana)		X	X	
11	Zmiany w porównaniu z dopuszczonym typem pojazdu są opisane w wystarczający sposób i dopasowane do CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, raportu w sprawie oceny bezpieczeństwa (art. 15 rozporządzenia (UE) nr 402/2013)		X		
12	Deklaracje weryfikacji WE i certyfikaty WE są odpowiednio aktualizowane w związku ze zmienionymi/zaktualizowanymi przepisami krajowymi				X
13	<p>Sprawozdania jednostek oceniających zgodność są odpowiednio aktualizowane w związku ze zmienionymi/zaktualizowanymi przepisami:</p> <p>13.1. uwzględniono zmienione/zaktualizowane przepisy krajowe;</p> <p>13.2. istnieją dowody, że typ pojazdu w dalszym ciągu spełnia wymagania.</p>				X