PREPORUKE

PREPORUKA KOMISIJE

od 5. prosinca 2014.

o pitanjima povezanima s puštanjem u uporabu i korištenjem strukturnih podsustava i vozila u skladu s direktivama 2008/57/EZ i 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća

(Tekst značajan za EGP)

(2014/897/EU)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 292.,

budući da:

(1) U skladu s člankom 30. stavkom 1. Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([1]) Komisija može odboru iz članka 29. iste Direktive predložiti sva pitanja povezana s provedbom te Direktive.

(2) Europska agencija za željeznice („Agencija") od 2005. provodi nekoliko aktivnosti kojima se podupire razvoj integriranog, sigurnog i interoperabilnog željezničkog sustava EU-a. Nakon donošenja Direktive 2008/57/EZ Agencija je održavala redovite sastanke s dionicima i nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost, osobito u području uzajamnog prihvaćanja željezničkih vozila, tj. uzajamnog priznavanja odobrenja za puštanje u uporabu željezničkih vozila. Ti su sastanci pokazali da postoje različita tumačenja postupka izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu strukturnih podsustava i vozila kako su predviđena u poglavljima IV. i V. te Direktive.

(3) Bez zajedničkog bi tumačenja nacionalni provedbeni propisi mogli dovesti do toga da države članice primjenjuju zahtjeve na različite načine, što prouzročuje poteškoće za proizvođače i željezničke prijevoznike. Zajedničko je tumačenje postupka za puštanje u uporabu strukturnih podsustava i vozila potrebno i radi osiguranja dosljednosti među raznim preporukama Agencije u pogledu nekoliko zadataka utvrđenih u Direktivi 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([2]) i Direktivi 2008/57/EZ.

(4) Komisija je donijela Preporuku 2011/217/EU ([3]). Cilj joj je bio razjasniti postupak izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu strukturnih podsustava i vozila kako je utvrđen u Direktivi 2008/57/EZ.

(5) Radi rasprave i analize pitanja povezanih s puštanjem u uporabu strukturnih podsustava i vozila koja su uslijedila nakon donošenja Preporuke 2011/217/EU Komisija je 2011. osnovala radnu skupinu za postupak izdavanja odobrenja za vozila. Konačno izvješće te radne skupine objavljeno je na internetskim stranicama Agencije u srpnju 2012.

(6) Komisija je 30. siječnja 2013. donijela zakonodavne prijedloge za četvrti željeznički paket. U tim su prijedlozima uzeti u obzir rezultati navedene radne skupine te oni uključuju poboljšan postupak izdavanja odobrenja za vozila i podsustave. Objašnjenja u ovoj Preporuci potrebna su radi optimizacije provedbe sadašnjeg pravnog okvira.

([1]) Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (SL L 191, 18.7.2008., str. 1.).

([2]) Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice i izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (Direktiva o sigurnosti željeznica) (SL L 164, 30.4.2004., str. 44.).

([3]) Preporuka Komisije 2011/217/EU od 29. ožujka 2011. o postupku izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu strukturnih podsustava i vozila u skladu s Direktivom 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 95, 8.4.2011., str. 1.).

(7) Zato je potrebno proširiti Preporuku 2011/217/EU kako bi se obuhvatili ostali aspekti povezani s postupkom izdavanja odobrenja i dodatno objasnila sljedeća pitanja:

— odnos između osnovnih zahtjeva, tehničkih specifikacija za interoperabilnost (TSI) i nacionalnih propisa,

— upotreba zajedničkih sigurnosnih metoda za potrebe postupka izdavanja odobrenja,

— cjelovitost TSI-jeva i nacionalnih propisa,

— provjere koje su izvan područja primjene odobrenja za puštanje u uporabu,

— ispitivanje,

— izjava o provjeri koju izdaje proizvođač ili naručitelj,

— uzajamno priznavanje,

— tehnička dokumentacija,

— uloge i odgovornosti prije, tijekom i nakon postupka izdavanja odobrenja,

— uloga sustava upravljanja sigurnošću, i

— upravljanje preinakama.

(8) Radi jasnoće i pojednostavnjenja preporučljivo je zamijeniti Preporuku 2011/217/EU ovom Preporukom.

(9) Nakon savjetovanja s odborom iz članka 29. Direktive 2008/57/EZ,

DONIJELA JE OVU PREPORUKU:

1. Države članice trebale bi osigurati da su nacionalna tijela nadležna za sigurnost, željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture, tijela za procjenu, subjekti nadležni za održavanje, proizvođači, podnositelji zahtjeva za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu i drugi sudionici u postupku izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu i korištenje strukturnih podsustava i vozila svjesni te uzimaju u obzir načela i smjernice navedene u odlomcima 2. do 116.

DEFINICIJE

2. Za potrebe ove Preporuke primjenjuju se definicije iz direktiva 2008/57/EZ i 2004/49/EZ. Osobito se pojmovi „željeznički prijevoznici", „upravitelji infrastrukture", „posjednici vozila" i „subjekti nadležni za održavanje" upotrebljavaju na osnovi uloga i odgovornosti kako je utvrđeno u člancima 3. i 4. Direktive 2004/49/EZ. Svaki subjekt koji izvršava jednu od uloga navedenih u tim člancima može isto tako izvršavati drugu ulogu (npr. željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture može biti i posjednik vozila). Primjenjuju se i sljedeće definicije:

(a) „stanje projektiranog rada" znači uobičajeni način rada i predvidljivi oslabljeni uvjeti (uključujući trošenje) unutar opsega i uvjeta korištenja navedenih u tehničkoj dokumentaciji i dokumentaciji o održavanju. Ono obuhvaća sve uvjete prema kojima je predviđen rad podsustava te njegove tehničke granice;

(b) „osnovne značajke projekta" znači značajke podsustava kako su definirane u potvrdi o provjeri tipa ili projekta;

(c) „sigurna integracija" znači radnja poduzeta u svrhu osiguranja uključivanja elementa (npr. novog tipa vozila, mrežnog projekta, podsustava, dijela, komponente, sastavnog dijela, programske opreme, postupka, organizacije) u veći sustav, kojom se ne prouzročuje neprihvatljiv rizik za nastali sustav;

(d) „utvrđivanje tehničke kompatibilnosti s mrežom" znači provjera i dokumentiranje u tehničkoj dokumentaciji priloženoj EZ izjavi o provjeri parametara tipa vozila koji su bitni za tehničku kompatibilnost s određenom mrežom i, prema potrebi, usklađenost s graničnim vrijednostima utvrđenima za tu mrežu; parametri uključuju fizičke značajke i funkcije; provjeru je potrebno provesti u skladu s pravilima koja se primjenjuju za određenu mrežu;

(e) „tehnička kompatibilnost" znači sposobnost dvaju ili više strukturnih podsustava ili njihovih dijelova koji imaju najmanje jedno zajedničko sučelje za interakciju dok istodobno zadržavaju pojedinačno stanje projektiranog rada i očekivanu razinu radnih karakteristika;

(f) „tijelo za procjenu" znači prijavljeno tijelo, imenovano tijelo ili tijelo za procjenu rizika;

(g) „prijavljeno tijelo" znači tijelo kako je definirano u članku 2. točki (j) Direktive 2008/57/EZ;

(h) „imenovano tijelo" znači tijelo koje je država članica imenovala u skladu s člankom 17. stavkom 3. Direktive 2008/57/EZ za provjeru sukladnosti podsustava s nacionalnim propisima;

(i) „tijelo za procjenu rizika" znači tijelo kako je definirano u članku 3. stavku 14. Provedbene uredbe Komisije (EU) br. 402/2013 ([1]);

(j) „EZ izjava o provjeri" znači, za podsustav, „EZ" izjava o provjeri utvrđena u skladu s člankom 18. i Prilogom V. Direktivi 2008/57/EZ kojom se izjavljuje da podsustav udovoljava zahtjevima odgovarajućeg europskog zakonodavstva, uključujući svim nacionalnim propisima koji se upotrebljavaju za provedbu osnovnih zahtjeva Direktive 2008/57/EZ;

(k) „mrežni projekt" znači projekt za puštanje u uporabu nove, obnovljene ili nadograđene stabilne opreme koja se sastoji od više od jednog strukturnog podsustava;

(l) „mrežne značajke" znači značajke mreže kako su opisane u TSI-jevima i, prema potrebi, nacionalnim propisima;

(m) „tehnička dokumentacija priložena ‚EZ' izjavi o provjeri" znači kombinacija sve dokumentacije koju je prikupio podnositelj zahtjeva u skladu sa svim primjenjivim zakonodavstvom EU-a za podsustav;

(n) „dokumentacija predana za izdavanje odobrenja" znači dokumentacija koju je podnositelj zahtjeva dostavio nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost u vrijeme podnošenja zahtjeva za izdavanje odobrenja;

(o) „podnositelj zahtjeva" znači potpisnik „EZ" izjave o provjeri u skladu s člankom 18. Direktive 2008/57/EZ koji je zatražio izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu podsustava. Ako se CSM RA zahtjeva člankom 15. Direktive 2008/57/EZ, ulogu bi „predlagatelja" prema CSM RA trebao preuzeti podnositelj zahtjeva za izdavanje odobrenja.

(p) „zahtjev za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu vozila/mrežnog projekta" znači subjekt koji je zatražio izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu vozila odnosno mrežnog projekta. Ako se CSM RA zahtjeva člankom 15. Direktive 2008/57/EZ, ulogu „predlagatelja" prema CSM RA treba preuzeti podnositelj zahtjeva za izdavanje odobrenja.

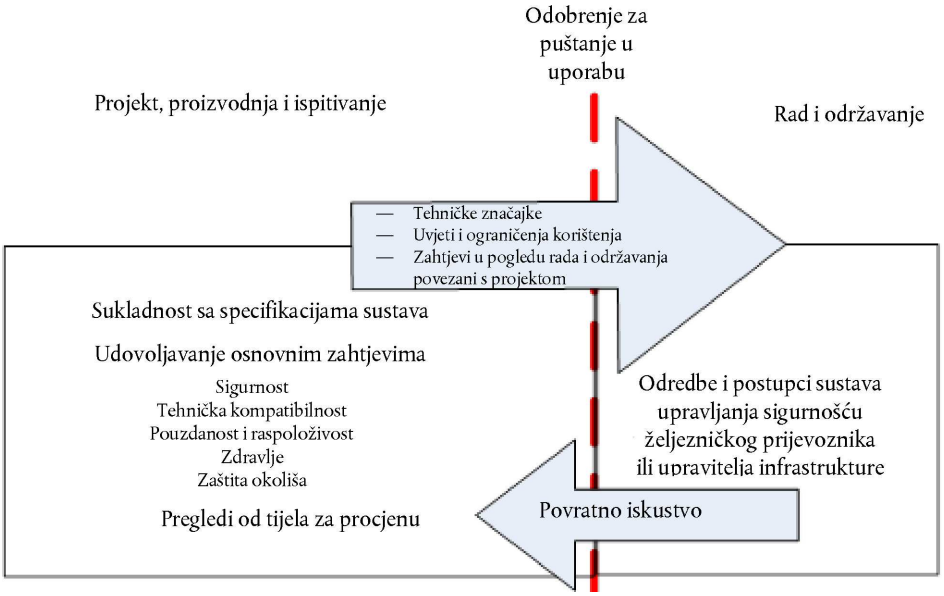
ODOBRENJE ZA PUŠTANJE U UPORABU PODSUSTAVA

3. Odobrenje za puštanje u uporabu podsustava priznavanje je države članice da je podnositelj zahtjeva za taj podsustav dokazao da, u stanju projektiranog rada, udovoljava svim osnovnim zahtjevima Direktive 2008/57/EZ ([2]) nakon integracije u željeznički sustav. U skladu s člankom 17. stavkom 1. iste Direktive to se

([1]) Provedbena uredba Komisije (EU) br. 402/2013 od 30. travnja 2013. o zajedničkoj sigurnosnoj metodi za vrednovanje i procjenu rizika i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 352/2009 (SL L 121, 3.5.2013., str. 11.).

([2]) U Prilogu III. Direktivi 2008/57/EZ utvrđuju se osnovni zahtjevi za željeznički sustav (članak 3. stavak 1.). Ti su zahtjevi specifični za željeznički sektor. Željeznički sustav, podsustavi, sastavni dijelovi interoperabilnosti i sva sučelja moraju udovoljavati tim osnovnim zahtjevima (članak 4. stavak 1.). Udovoljavanje osnovnim zahtjeva preduvjet je za puštanje strukturnog podsustava u uporabu. Sukladnost s osnovnim zahtjevima Direktive 2008/57/EZ ne dovodi u pitanje primjenu drugih odredaba EU-a (članak 3. stavak 2.).

osigurava u obliku „EZ” izjave o provjeri. U sljedećem su dijagramu sažete aktivnosti prije i nakon izdavanja odobrenja za stavljanje u uporabu strukturnog podsustava:



ODOBRENJE ZA PUŠTANJE U UPORABU VOZILA I ODOBRENJE ZA TIPOVE VOZILA

4. Za potrebe postupka izdavanja odobrenja vozilo se sastoji od jednog podsustava željezničkog vozila i, kada je to primjenjivo, prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava. Odobrenje za tip vozila ili pojedinačno odobrenje za puštanje u uporabu vozila kolektivno je odobrenje podsustava (ili više njih) od kojeg se sastoji vozilo.

5. Zahtjevi koji proizlaze iz funkcionalnih podsustava i utječu na stanje projektiranog (rada) vozila (uključujući npr. zahtjeve u pogledu radnih karakteristika) navedeni su u odgovarajućim strukturnim TSI-jevima ili, ako je to dopušteno Direktivom 2008/57/EZ, u nacionalnim propisima (npr. sustavi CCS razreda B).

6. Budući da se vozila sastoje od jednog ili više podsustava, odredbe o podsustavima iz poglavlja IV. Direktive 2008/57/EZ primjenjuju se na odgovarajuće podsustave vozila ili tipa vozila ne dovodeći u pitanje ostale odredbe poglavlja V.

7. Za odobrenja u pogledu vozila koja se sastoje od više od jednog podsustava podnositelj zahtjeva za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu vozila ili odobrenja za tip vozila može objediniti „EZ” izjave o provjeri za oba podsustava u jedinstvenu „EZ” izjavu o provjeri, kako je opisano u Prilogu V. Direktive 2008/57/EZ, kako bi dokazao da vozila tog tipa kao cjelina, u stanju projektiranog rada, nakon integracije u željeznički sustav udovoljavaju zahtjevima odgovarajućeg europskog zakonodavstva, uključujući osnovnim zahtjevima Direktive 2008/57/EZ.

8. Jedinstveno odobrenje za tip vozila ili odobrenje za puštanje u uporabu pojedinačnih vozila trebalo bi biti dovoljno za cijelu željezničku mrežu EU-a ako je udovoljeno uvjetima navedenima u Direktivi 2008/57/EZ. To je primjerice slučaj kod vozila ili tipa vozila koji je u skladu s TSI-jevima te treba biti odobreno pod uvjetom da je isključivo namijenjeno korištenju na mreži koja je u skladu s TSI-jevima (ali samo ako odgovarajući TSI-jevi koji su primjenjivani u okviru odgovarajućih odobrenja ne sadržavaju otvorena pitanja i posebne slučajeve koji se odnose na kompatibilnost između mreže i vozila).

9. Postupci izdavanja odobrenja za tipove vozila i pojedinačna vozila usklađeni su i uključuju jasne korake s propisanim rokovima.

10. Primjenjivi propisi za odobrenje puštanja u uporabu vozila i tipova vozila trebali bi biti stabilni, transparentni i nediskriminirajući. Propisi bi trebali biti TSI-jevi ili, ako je to dopušteno Direktivom 2008/57/EZ, nacionalni propisi koji su prijavljeni Komisiji i dostupni bazom podataka koju je uspostavila Komisija. Od trenutka kada

je donesen neki TSI države članice ne bi trebale donositi nikakve nacionalne propise povezane s proizvodima ili dijelovima podsustava obuhvaćenima tim TSI-jem (osim onih navedenih kao „otvorena pitanja"). U slučaju vozila i tipova vozila koji nisu u skladu s TSI-jevima, potrebno je primjenjivati načelo uzajamnog priznavanja što je više moguće kako bi se spriječili nepotrebni zahtjevi i suvišne provjere, osim ako su prijeko potrebni za provjeru tehničke kompatibilnosti vozila tog tipa s odgovarajućom mrežom.

11. Odobrenjima za vozila trebalo bi se upućivati na tehničke značajke stanja projektiranog rada vozila, uključujući ograničenja i uvjete korištenja i navesti mrežu/mreže ([1]) države članice/država članica za koju su vozila tog tipa odobrena. Tehničke značajke navedene u odobrenju trebale bi biti:

— deklarirane od proizvođača ili naručitelja u svojstvu podnositelja zahtjeva za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu vozila ili odobrenja za tip vozila,

— provjerene i potvrđene od tijela za procjenu, i

— dokumentirane u tehničkoj dokumentaciji priloženoj EZ izjavi o provjeri.

12. Tehničke značajke iz prethodne preporuke 11 jednake su za svako pojedinačno vozilo koje pripada istom tipu vozila.

13. Ni odobrenje za tip vozila ni odobrenje za puštanje u uporabu pojedinačnog vozila ne bi se smjeli odnositi na određene željezničke pruge, željezničke prijevoznike, posjednike ili subjekte nadležne za održavanje (ECM).

14. Kako bi se osiguralo da nema potrebe za izdavanjem odobrenja za tipove vozila i puštanje u uporabu pojedinačnih vozila za određene pruge te kako bi se izbjegla potreba za ponovnim izdavanjem odobrenja ako su se značajke bilo koje pruge promijenile, potrebno je navesti sva ograničenja i uvjete korištenja koji su priloženi odobrenju za vozilo s obzirom na parametre tehničkih projektiranih značajki infrastrukture, a ne s obzirom na zemljopisni položaj.

ODOBRENJE ZA TIP VOZILA

15. Značajke stanja projektiranog rada vozila koje se procjenjuje za izdavanje odobrenja jesu značajke povezane s tipom vozila. Prvo se može odobriti tip vozila u skladu s člankom 26. stavkom 1. Direktive 2008/57/EZ, a onda se pojedinačna vozila tog tipa (uključujući seriju pojedinačnih vozila) mogu odobriti provjerom njihove sukladnosti s tipom u skladu s člankom 26. stavkom 3. Direktive 2008/57/EZ. Umjesto toga, odobrenje prvog vozila određenog tipa istodobno znači i odobrenje tipa vozila u skladu s člankom 26. stavkom 2. Direktive 2008/57/EZ. Time se omogućuje i da daljnja pojedinačna vozila istog tipa budu odobrena provjerom njihove sukladnosti s tipom u skladu s člankom 26. stavkom 3. Direktive 2008/57/EZ. Tim konceptom odobrenja tipa vozila omogućuje se proizvođačima da tipove vozila stave na tržište i u svoj katalog te tako kupcima ponude prednost već postojećeg odobrenja bez prethodne proizvodnje pojedinačnih vozila onih tipova koje bi kupac mogao naručiti. Jedan je od ciljeva tog koncepta ukloniti većinu rizika u pogledu odobrenja za kupce vozila tih tipova.

16. Koncept tipa isto je tako bitan za kompatibilnost željezničke pruge. Za procjenu može li određena pruga nositi vlak željeznički prijevoznik uspoređuje značajke vlaka sastavljenog od vozila određenih tipova s podatcima koje je naveo upravitelj infrastrukture u registru infrastrukture. Obveza upravitelja infrastrukture da objave prirodu infrastrukture već postoji (Direktiva 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([2]) u pogledu pristupa mreži; direktive 2004/49/EZ, 2008/57/EZ i TSI koji se odnosi na „odvijanje i upravljanje prometom" u pogledu upotrebe). Sve do uspostave i unosa podataka u registar infrastrukture upravitelji infrastrukture trebali bi te podatke objavljivati u drugom obliku. Time upravitelji infrastrukture nisu ovlašteni propisati neku vrstu drugog odobrenja za vozila ili vlakove željezničkih prijevoznika.

17. Postupci izdavanja odobrenja za vozila te daljnjeg rada i održavanja pojedinačnih vozila predstavljaju dva jasno odvojena postupka koji su uređeni različitim odredbama. Tim se odvajanjem omogućuje da proizvođači stavljaju na tržište vozila istog tipa koja već imaju odobrenje, da ih upotrebljavaju različiti željeznički prijevoznici te da ih održavaju različiti subjekti nadležni za održavanje (ECM) u skladu s različitim režimima održavanja ovisno o radnim uvjetima.

([1]) Državno područje države članice može uključivati jednu ili više željezničkih mreža.
([2]) Direktiva 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (SL L 75, 15.3.2001., str. 29.).

18. Za tipove vozila koje treba odobriti u više od jedne države članice (npr. za rad na koridorima) nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu izabrati suradnju kako bi izdala prva i dodatna odobrenja istodobno („istodobno" odobrenje). Time se odgovarajućim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost omogućuje da međusobno podijele posao (npr. svako od njih može uzeti jedno predmetno područje), a nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost koje izdaje prvo odobrenje omogućuje se da prizna i iskoristi rad koji su provela druga nacionalna tijela nadležna za sigurnost.

ODOBRENJE ZA PUŠTANJE U UPORABU PODSUSTAVA STABILNOG POSTROJENJA

19. Potrebno je naglasiti da TSI-jevi za stabilna postrojenja ne sadržavaju potpun skup zahtjeva kojima odgovarajući podsustav treba udovoljiti. Zahtjevi iz TSI-jeva uključuju one elemente koji su bitni za kompatibilnost podsustava stabilnog postrojenja s vozilom koje je u skladu s TSI-jevima.

20. Za stabilna postrojenja, osim primjene TSI-jeva, države članice mogu radi udovoljavanja osnovnim zahtjevima cjelokupnog primjenjivog zakonodavstva EU-a zahtijevati primjenu drugih propisa – koji ne moraju biti usklađeni za postizanje ciljeva Direktive 2008/57/EZ – kao što su propisi o električnoj sigurnosti, niskogradnji, visokogradnji, sanitarnoj zaštiti, zaštiti od požara itd. Ti propisi ne bi trebali biti proturječni odredbama TSI-jeva.

21. Za mrežni projekt koji se sastoji od više od jednog podsustava stabilnog postrojenja, predlaže se kako bi se pojednostavio postupak, da podnositelj zahtjeva može objediniti „EZ" izjave o provjeri za svaki podsustav, kako je opisano u Prilogu V. Direktive 2008/57/EZ u jedinstvenu „EZ" izjavu o provjeri kako bi dokazao da mrežni projekt kao cjelina, nakon integracije u željeznički sustav, udovoljava zahtjevima odgovarajućeg europskog zakonodavstva, uključujući osnovnim zahtjevima Direktive 2008/57/EZ.

22. Primjenjivi nacionalni propisi za odobrenje puštanja u uporabu podsustava stabilnog postrojenja trebali bi biti stabilni, transparentni i nediskriminirajući. Ne dovodeći u pitanje prethodno navedene preporuke 19. i 20. propisi povezani s osnovnim zahtjevima željezničkog sustava iz Direktive 2008/57/EZ trebali bi biti TSI-jevi ili, ako je to dopušteno Direktivom 2008/57/EZ, nacionalni propisi koji su prijavljeni Komisiji i dostupni bazom podataka koju je uspostavila Komisija. Od trenutka kada je donesen neki TSI države članice ne bi trebale donositi nikakve nacionalne propise koji se odnose na proizvode ili dijelove podsustava obuhvaćene tim TSI-jem (osim onih aspekata koji su navedeni kao „otvorena pitanja" u odgovarajućim TSI-jevima).

23. U odobrenju za puštanje u uporabu podsustava stabilnog postrojenja potrebno je navesti njegove tehničke značajke, uključujući ograničenja i uvjete korištenja. Tehničke značajke navedene u odobrenju za stavljanje u promet trebale bi biti:

— deklarirane od podnositelja zahtjeva,

— provjerene i potvrđene od tijela za procjenu, i

— dokumentirane u tehničkoj dokumentaciji.

24. Postupci izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu podsustava stabilnog postrojenja te rada i održavanja tih podsustava predstavljaju dva jasno odvojena postupka koji su uređeni različitim odredbama.

OSNOVNI ZAHTJEVI, TEHNIČKE SPECIFIKACIJE ZA INTEROPERABILNOST (TSI) I NACIONALNI PROPISI

25. Direktivom o interoperabilnosti utvrđeni su osnovni zahtjevi za željeznički sustav. To su „**svi** uvjeti opisani u Prilogu III. koje moraju ispunjavati željeznički sustav, podsustavi i interoperabilni sastavni dijelovi, uključujući sučelja" (članak 2. točka (g) Direktive 2008/57/EZ). Zato su osnovni zahtjevi za željeznički sustav sveobuhvatni. Država članica ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ne smije propisati nikakve druge zahtjeve ili uvjete osim kako je predviđeno člankom 17.

26. Tehnička kompatibilnost sučelja između mreže i vozila ključna je za sigurnost. Iako bi sigurnosni aspekt tog sučelja mogao biti dokazan upotrebom referentnih sustava ili eksplicitnih ocjena rizika u skladu s Uredbom Komisije (EZ) br. 352/2009 ([1]) (CSM RA), zbog razloga interoperabilnosti tehničku kompatibilnost potrebno je dokazati na temelju usklađenih propisa Unije odnosno TSI-jeva ili, ako takvi propisi ne postoje, na temelju

([1]) Uredba Komisije (EZ) br. 352/2009 od 24. travnja 2009. o donošenju zajedničke sigurnosne metode za vrednovanje i procjenu rizika (SL L 108, 29.4.2009., str. 4.). Ta će Uredba biti stavljena izvan snage 21. svibnja 2015. i zamijenjena Provedbenom uredbom (EU) 402/2013.

nacionalnih propisa. Stoga je, radi interoperabilnosti, sučelja između vozila i mreže potrebno dokazati pristupom na temelju propisa.

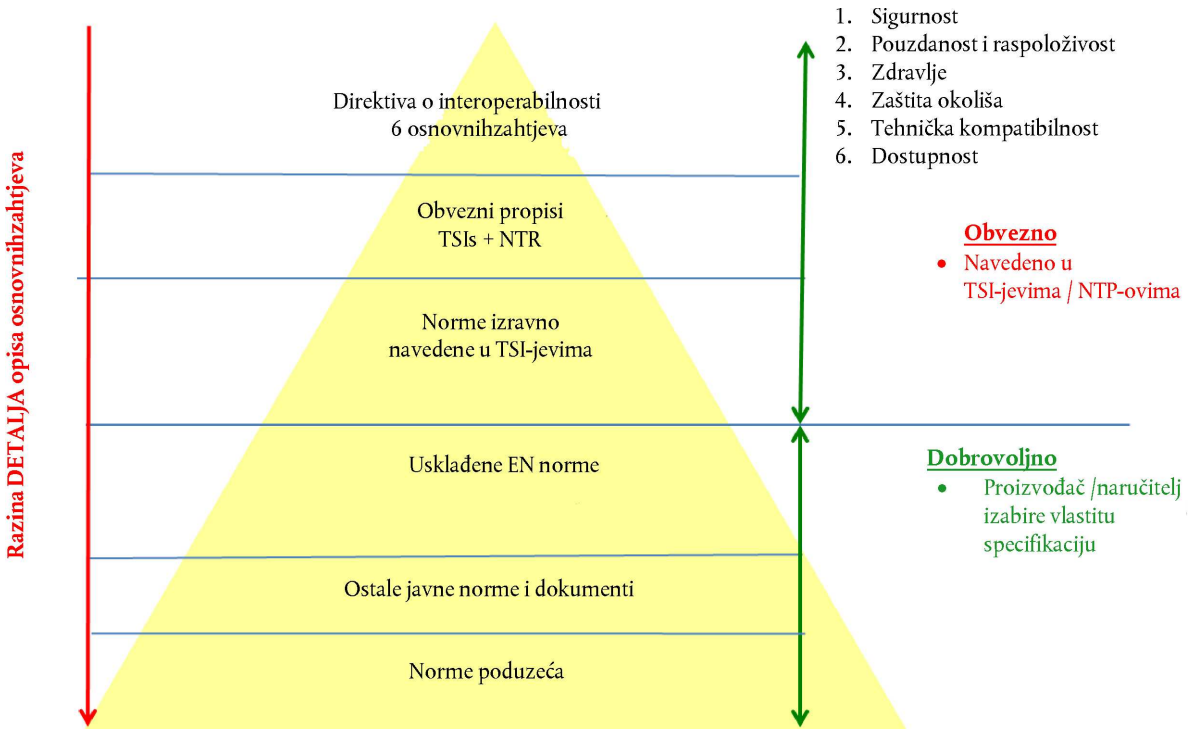
27. Slijedom toga, s jedne strane u TSI-jevima trebala bi biti detaljno navedena sučelja iz preporuke 26. Svaki osnovni parametar i sučelje ciljnog sustava koji moraju biti pregledani za odobrenje isto bi tako trebali biti u cijelosti utvrđeni u TSI-jevima zajedno s odgovarajućim zahtjevima za ocjenu sukladnosti.

28. S druge strane, u TSI-jevima je zahtjeve potrebno navesti samo *„u opsegu potrebnom”* za pružanje optimalne razine tehničke usklađenosti i obveznih odredaba potrebnih za udovoljavanje osnovnim zahtjevima Direktive 2008/57/EZ te ostvarenje ciljeva iz članka 1. te Direktive (članak 5. stavak 3.). Zato je u TSI-jevima potrebno navesti zahtjeve samo do one razine detalja koja treba biti usklađena kako bi se ostvarili ti ciljevi uz istodobno udovoljavanje osnovnim zahtjevima. U njima su navedena i sučelja između podsustava. Svaki TSI označava ciljni podsustav koji se može postići postupno u razumnom roku.

29. Podnositelji zahtjeva trebali bi biti slobodni upotrijebiti tehnička rješenja po svojem izboru kako bi udovoljili osnovnim zahtjevima, pod uvjetom da su specifikacije tih tehničkih rješenja u skladu s TSI-jevima i drugim primjenjivim zakonodavstvom.

30. Kako bi se postigao cilj jedinstvenog europskog željezničkog prostora bez unutarnjih granica, tehničke specifikacije proizvoda koji udovoljavaju osnovnim zahtjevima mogu se utvrditi usklađenim normama (EN). U nekim slučajevima usklađene norme koje obuhvaćaju osnovne parametre TSI-jeva pružaju pretpostavku sukladnosti s određenim odredbama TSI-jeva. U skladu s duhom novog pristupa tehničkom usklađivanju i normizaciji primjena tih normi ostaje dobrovoljna, ali su upućivanja na njih objavljena u *Službenom listu Europske unije* (SLEU). Te specifikacije trebale bi biti navedene i u vodičima za primjenu TSI-jeva kako bi se industriji olakšala njihova upotreba. Te bi specifikacije trebale ostati komplementarne TSI-jevima.

31. Hijerarhija i razina detalja specifikacija navedenih u preporukama 26. do 30. prikazani su u sljedećem dijagramu:



32. U TSI-jevima se ne bi trebale ponavljati odredbe oblikovane kako bi osigurale da stanje projektiranog rada vozila ili podsustava udovoljava zahtjevima iz drugih primjenjivih direktiva.

33. Potrebno je primijeniti i zahtjeve koji proizlaze iz odredaba EU-a, osim Direktive 2008/57/EZ, pri projektiranju/planiranju podsustava ili vozila te stavljanju u njegovo stanje projektiranog rada. Podnositelj zahtjeva trebao bi osigurati da je tim zahtjevima udovoljeno.

34. Ne dovodeći u pitanje preporuke 19. i 20. nacionalni se propisi mogu i dalje primjenjivati za odobrenja samo u slučajevima iz članka 17. stavka 3. Direktive 2008/57/EZ. To su:

— okolnosti kada ne postoje mjerodavni TSI-jevi, tj.:

(a) otvorena pitanja TSI-jeva;

(b) mreže i vozila koji nisu (predviđeni da budu) u području primjene TSI-jeva;

(c) zahtjevi za zastarjele sustave (tj. sučelja sustava za koja nije predviđeno da budu obuhvaćena TSI-jevima);

(d) zahtjevi za vozila koja nisu u skladu s TSI-jevima te su puštena u uporabu prije stupanja na snagu TSI-jeva ili u prijelaznom razdoblju,

— odstupanja, na koja se primjenjuje članak 9. Direktive 2008/57/EZ,

— posebni slučajevi definirani u TSI-jevima, koji uključuju nacionalne razlike u ciljnom sustavu.

35. U slučajevima navedenima u preporuci 34. države članice trebale bi primijeniti, objaviti i provoditi propise koji obuhvaćaju osnovne zahtjeve, uključujući tehničku kompatibilnost između vozila i njihove mreže. Kako bi se zadržala postojeća razina interoperabilnosti i izbjegla diskriminacija među podnositeljima zahtjeva, ti bi propisi trebali imati istu razinu detalja kao TSI-jevi i biti nedvosmisleni u zahtjevima (tj. u njima bi trebale biti navedene vrijednosti za odgovarajuće parametre i metode ocjene sukladnosti).

36. Ako je podnesen zahtjev za izdavanje dodatnog odobrenja za tip vozila ili pojedinačna vozila koja nisu u skladu s TSI-jevima, člankom 25. Direktive 2008/57/EZ državi je članici u kojoj se zahtijeva dodatno odobrenje omogućeno da provjeri samo kompatibilnost sa svojom mrežom. Primjenom uzajamnog priznavanja opisanog u preporukama 52. do 54. ta bi država članica trebala priznati prvo odobrenje za puštanje u uporabu, osim u slučaju kada (podnositelju zahtjeva za izdavanje dodatnog odobrenja) može dokazati postojanje znatnog sigurnosnog rizika. To je u skladu s potrebom izbjegavanja diskriminacije između tipova vozila i pojedinačnih vozila koja su prvo odobrena u jednoj državi članici.

37. Stoga bi, radi jasnoće, države članice u svojim nacionalnim propisima trebale navesti koje se odredbe primjenjuju: samo na nova vozila i podsustave pri prvom odobrenju; i/ili postojeće tipove; i/ili postojeća vozila kojima je nakon obnove ili nadogradnje potrebno novo odobrenje; i/ili podsustave i vozila koja su već u uporabi.

UPOTREBA ZAJEDNIČKE SIGURNOSNE METODE ZA VREDNOVANJE I PROCJENU RIZIKA (CSM RA) I SUSTAVA UPRAVLJANJA SIGURNOŠĆU (SMS)

38. U okviru izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu CSM RA obvezna je samo u sljedećim slučajevima:

(a) kada je to zahtijevano za određen predmet TSI-jem ili nacionalnim propisom u skladu s člankom 17. stavkom 3. Direktive 2008/57/EZ;

(b) u skladu sa zahtjevima članka 15. stavka 1. Direktive 2008/57/EZ za provođenje sigurne integracije podsustava kada nisu dostupni obvezni propisi.

U svim drugim slučajevima upotreba CSM RA nije obvezna u kontekstu takvog izdavanja odobrenja.

39. Pojam „sigurna integracija” može se upotrijebiti kako bi obuhvatio:

(a) sigurnu integraciju između elemenata od kojih se sastoji podsustav;

(b) sigurnu integraciju između podsustava koji čini vozilo ili mrežni projekt;

te za vozila:

(c) sigurnu integraciju vozila s mrežnim značajkama;

(d) sigurnu integraciju vozila u SMS željezničkih prijevoznika. To uključuje sučelja između vozila, sučelja s osobljem koje će upotrebljavati podsustav te aktivnosti održavanja subjekta nadležnog za održavanje;

(e) sigurnu integraciju vlaka s posebnim prugama po kojima putuje;

te za mrežne projekte:

(f) sigurnu integraciju mrežnog projekta sa značajkama vozila definiranima u TSI-jevima i nacionalnim propisima;

(g) sigurnu integraciju sa susjednim dijelovima mreže (pružne dionice);

(h) sigurnu integraciju mrežnog projekta u SMS upravitelja infrastrukture. To uključuje sučelja između osoblja koje će upotrebljavati mrežni projekt te aktivnosti održavanja upravitelja infrastrukture ili njegovih izvoditelja;

(i) sigurnu integraciju mrežnog projekta s posebnim vlakovima koji putuju po njemu.

40. U pogledu odnosa između sigurne integracije i izdavanja odobrenja za puštanje vozila u uporabu:

— prije izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu potrebno je provesti točke (a), (b) i (c) preporuke 39. Sve je uvjete i ograničenja korištenja koji proizlaze iz njih (npr. sva ograničenja za sastav vlaka uključujući rad višestrukih jedinica ili rad lokomotiva zajedno s vozilima koja čine vlak) potrebno navesti u tehničkoj dokumentaciji priloženoj EZ izjavi o provjeri iz članka 18. stavka 3. Direktive 2008/57/EZ tako da korisnik odobrenog podsustava ili vozila može primijeniti te uvjete i ograničenja korištenja u skladu sa svojim SMS-om,

— točka (d) preporuke 39. nije dio postupka izdavanja odobrenja. Nju bi trebao provesti željeznički prijevoznik uzimajući u obzir sve uvjete i ograničenja korištenja koji proizlaze iz točaka (a), (b) i (c) te provjeru sukladnosti s TSI-jevima i primjenjivim nacionalnim propisima,

— točka (e) preporuke 39. nije dio postupka izdavanja odobrenja. Nju bi trebao provesti željeznički prijevoznik na temelju svih podataka koje željeznički prijevoznik treba kako bi odredio značajke vlaka i utvrdio kompatibilnost vlaka i željezničke pruge (npr. uvjeti korištenja, vrijednosti parametara sučelja) koji proizlaze iz točaka (a), (b) i (c) i podataka iz registra infrastrukture.

40.a U pogledu odnosa između sigurne integracije i izdavanja odobrenja za puštanje podsustava stabilnog postrojenja i mrežnih projekata u uporabu:

— prije izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu potrebno je provesti točke (a), (b), (f) i (g) preporuke 39. Sve je uvjete i ograničenja korištenja koji proizlaze iz njih potrebno navesti u tehničkoj dokumentaciji iz članka 18. stavka 3. Direktive 2008/57/EZ tako da korisnik odobrenog podsustava ili mrežnog projekta može primijeniti te uvjete i ograničenja korištenja u skladu sa svojim SMS-om,

— točka (f) preporuke 39. nije dio postupka izdavanja odobrenja. Nju bi trebao provesti upravitelj infrastrukture uzimajući u obzir sve uvjete i ograničenja korištenja koji proizlaze iz točaka (a), (b) i (c) te provjeru sukladnosti s TSI-jevima i primjenjivim nacionalnim propisima,

— točka i. preporuke 39. nije dio postupka izdavanja odobrenja. Nju bi trebao provesti upravitelj infrastrukture na temelju svih podataka potrebnih kako bi odredio značajke pruge i utvrdio kompatibilnost vlaka i željezničke pruge (npr. uvjeti korištenja, vrijednosti parametara sučelja) koji proizlaze iz točaka (a), (b) i (c) i podataka iz registra tipova vozila.

41. U pogledu upotrebe CSM RA za provjeru sigurne integracije prije izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu:

— točka (a) preporuke 39. u cijelosti je u području primjene TSI-jeva koji se bave podsustavima; ako ne postoje izričiti tehnički propisi kojima je obuhvaćeno to pitanje, u TSI-ju se može prihvatiti pristup na temelju rizika, zahtijevati primjena CSM RA i navesti do koje bi prihvatljive razine rizik trebao biti kontroliran,

— ako ne postoje obvezni propisi (TSI-jevi, nacionalni propisi) koji u cijelosti obuhvaćaju to sučelje, potrebno je provjeriti točku (b) preporuke 39. upotrebom CSM RA,

— točka (c) preporuke 39. trebala bi u cijelosti biti obuhvaćena TSI-jevima i, ako je to predviđeno člankom 17. stavkom 3. Direktive 2008/57/EZ, nacionalnim propisima te bi tu provjeru na temelju propisa trebalo provesti prijavljeno tijelo ili imenovano tijelo u sklopu odgovornosti za *„provjeru sučelja dotičnog podsustava sa sustavom u koji se uključuje”* (članak 18. Direktive 2008/57/EZ), u protivnom bi zahtjevi u pogledu transparentnosti, nediskriminacije i interoperabilnosti bili ugroženi,

— Zato upotreba CSM RA nije obvezna za točku (c) preporuke 39. u slučajevima kada postoje TSI-jevi ili nacionalna pravila. U slučajevima kada nacionalnim propisima nije određeno to sučelje u cijelosti (npr. neki zastarjeli signalno-sigurnosni sustavi i inovativna rješenja), tim nacionalnim propisom/propisima može se zahtijevati primjena CSM RA za rješavanje rizika koji nisu obuhvaćeni.

CJELOVITOST TSI-JEVA I NACIONALNIH PROPISA

42. Prihvaća se da je TSI-jeve izradila skupina stručnjaka iz sektorskih udruženja i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost koja je vodila računa o nacionalnim propisima i praktičnom iskustvu kao njihovoj osnovi. Oni predstavljaju najnovija tehnička dostignuća ili najbolje raspoloživo tehničko znanje koje je razvila Agencija u suradnji s tim stručnjacima, a njihovu je reviziju proveo odbor iz članka 29. Direktive 2008/57/EZ. Kao takve, TSI-jeve su države članice priznale kao odgovarajuće (uključujući otvorena pitanja) te su oni pravno obvezujući. Pregled ili provjera valjanosti tih obveznih zahtjeva nije dio postupka izdavanja odobrenja.

43. Međutim, kako bi se očuvala cjelovitost TSI-jeva i nacionalnih propisa, odgovornost je svakog subjekta koji postane svjestan nekog potencijalnog nedostatka u TSI-jevima ili nacionalnim propisima da bez odgađanja kroz primjenjive postupke iznese sumnje s punim obrazloženjem tako da su svi predmetni subjekti odmah obaviješteni o potencijalnom nedostatku i mogu poduzeti odgovarajuće radnje.

44. Države članice trebale bi poduzeti odgovarajuće mjere kako bi izmijenile manjkave ili neusklađene nacionalne propise.

45. Ako je neki TSI manjkav, primjenjuje se članak 7. Direktive 2008/57/EZ te bi se nedostatak trebao riješiti:

(a) tehničkim mišljenjem Agencije; ili

(b) izmjenom TSI-ja;

ili i jednim i drugim.

Ovisno o slučaju, TSI se može izmijeniti:

1. izmjenom specifikacije ciljnog sustava;
2. dodavanjem posebnih slučajeva kada se oni odnose samo na ograničeni broj država članica, a usklađivanje na razini EU-a ne smatra se potrebnim;
3. dodavanjem otvorenih pitanja kada je usklađivanje na razini EU-a potrebno, ali još ne može biti izričito obuhvaćeno TSI-jem.

PROVJERE KOJE SU IZVAN PODRUČJA PRIMJENE ODOBRENJA ZA PUŠTANJE U UPORABU

46. Provjera kompatibilnosti vlaka i pruge trebala bi biti neovisna od postupka izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu tipa vozila ili pojedinačnog vozila. Provjerom kompatibilnosti vlaka i pruge upravlja željeznički prijevoznik (ili upravitelj infrastrukture ako upravlja vlakovima) u okviru postupka planiranja (npr. pri davanju ponuda za trase) i svakodnevno kroz svoj SMS. Željeznički prijevoznik trebao bi utvrditi kompatibilnost dobivanjem podataka od upravitelja infrastrukture registrom infrastrukture te iz tehničke dokumentacije priložene EZ izjavi o provjeri vozila koja je utvrđena pri izdavanju odobrenja i održavana nakon toga. U prijelaznom razdoblju, odnosno do uspostave i popunjavanja registra infrastrukture svim odgovarajućim podacima za provjeru kompatibilnosti s mrežom, upravitelji infrastrukture trebali bi željezničkim prijevoznicima osigurati potrebne podatke drugim transparentnim sredstvima.

47. Procjena sposobnosti željezničkog prijevoznika da upravlja radom i održavanjem vozila nije dio postupka koji vodi do izdavanja odobrenja. Ona je obuhvaćena postupkom dodjele rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza i trajnim nadzorom nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.

48. Procjena sposobnosti upravitelja infrastrukture da upravlja radom i održavanjem mrežnih projekata nije dio postupka koji vodi do izdavanja odobrenja. Ona je obuhvaćena postupkom dodjele rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i trajnim nadzorom nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.

49. Procjena sposobnosti subjekta nadležnog za održavanje da upravlja održavanjem vozila nije dio postupka izdavanja odobrenja. Ona je obuhvaćena sustavom upravljanja sigurnošću (SMS) željezničkog prijevoznika. Kada se primjenjuje postupak izdavanja ovlaštenja subjektima nadležnima za održavanje, SMS željezničkog prijevoznika može taj postupak uzeti u obzir.

50. Slijedom toga, od podnositelja se zahtjeva za izdavanje odobrenja za tip vozila ili odobrenja za puštanje u uporabu pojedinačnog vozila ili podsustava ne zahtijeva da procjenjuje važnost potencijalnih promjena koje vozilo ili projektirani podsustav prouzročuje u željezničkom sustavu kao cjelini. Ako je podnositelj zahtjeva željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji namjerava upotrebljavati to vozilo ili podsustav, primjena CSM RA u svojstvu željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture odgovornih za upravljanje promjenama na njihovu dijelu željezničkog sustava neovisna je od njihove uloge podnositelja zahtjeva za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu.

51. U praksi, kada proizvođač proizvodi određeni projekt prema narudžbi željezničkog prijevoznika, obično dolazi do vremenskog preklapanja između:

— provjere sukladnosti strukturnog podsustava u svrhu sastavljanja „EZ” izjave o provjeri (aktivnost koja uključuje točke (a), (b) i (c) preporuke 39.), i

— integracije tog podsustava u SMS željezničkog prijevoznika (aktivnost koja uključuje točke (d) i (e) preporuke 39.).

To je dio dobrog upravljanja projektom kojim se, u određenim okolnostima, omogućuje skraćivanje razdoblja između izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu i stvarnog korištenja vozila ili mrežnog projekta u komercijalne svrhe. U tim je okolnostima nacionalno tijelo nadležno za sigurnost istodobno uključeno kao:

— tijelo nadležno za izdavanje odobrenja za tip vozila ili za puštanje u uporabu pojedinačnog vozila, i

— tijelo nadležno za nadzor rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza ili rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

Unatoč tome što se ova dva zadatka mogu vremenski preklapati, oni bi trebali biti službeno neovisni, pri čemu je druga strana u prvom postupku podnositelj zahtjeva za izdavanje odobrenja za vozilo ili tip vozila, a u drugom željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji namjerava upotrijebiti podsustav ili vozilo.

UZAJAMNO PRIZNAVANJE PROPISA I PROVJERA U POGLEDU VOZILA

52. Države članice trebale bi uzajamno priznavati provjere koje su provedene prema nacionalnim propisima drugih država članica, osim ako:

(a) nema dokaza o kompatibilnosti s mrežom; ili

(b) neka država članica može podnositelju zahtjeva dokazati postojanje znatnog sigurnosnog rizika;

(c) potrebno je što je više moguće primjenjivati načelo uzajamnog priznavanja kako bi se spriječili nepotrebni zahtjevi i suvišne provjere, osim ako su oni prijeko potrebni za provjeru tehničke kompatibilnosti vozila s odgovarajućom mrežom i nisu jednaki onima u propisima države članice koja je izdala prvo odobrenje.

53. U slučaju dodatnih odobrenja države članice ne bi trebale dovoditi u pitanje nacionalne propise primijenjene za prethodno odobrenje

— koji obuhvaćaju otvorena pitanja koja nisu povezana s tehničkom kompatibilnošću između vozila i mreže, ili

— koji su razvrstani u kategoriju „A” u referentnom dokumentu iz članka 27. stavka 4. Direktive 2008/57/EZ.

54. Bez obzira na nedostatak generičkih kriterija za prihvaćanje rizika u zajedničkoj sigurnosnoj metodi (CSM) za procjenu rizika, procjene u sklopu CSM-a provedene kao dio provjera koje zahtijevaju TSI-jevi trebale bi biti uzajamno priznate u skladu s člankom 7. stavkom 4. Uredbe o CSM RA ([1]).

([1]) On će biti zamijenjen člankom 15. stavkom 5. Provedbene uredbe (EU) br. 402/2013, koja stupa na snagu 21. svibnja 2015.

ULOGE I ODGOVORNOSTI

55. Prije izdavanja odobrenja za puštanje podsustava u uporabu, proizvođač ili naručitelj (tj. podnositelj zahtjeva u smislu članaka 18. stavka 1. Direktive 2008/57/EZ) mora obaviti sve potrebne projekte, konstrukcije i ispitivanja ili dati da se obave u okviru njihove odgovornosti i potpisati „EZ" izjavu o provjeri.

56. Prijavljena tijela provjeravaju sukladnost s TSI-jevima i podnositelju zahtjeva izdaju potvrdu/potvrde o provjeri. U članku 18. stavku 2. Direktive 2008/57/EZ navodi se da provjera prijavljenog tijela „obuhvaća i provjeru sučelja dotičnog podsustava sa sustavom u koji se uključuje, na temelju dostupnih podataka iz odgovarajućeg TSI-ja i registara iz članaka 34. i 35.". Time se podrazumijeva da prijavljeno tijelo ima ulogu provjere tehničke kompatibilnosti s drugim podsustavima, što je u skladu s činjenicom da je tehnička kompatibilnost obuhvaćena TSI-jevima. Područje primjene tih provjera ograničeno je na relevantne TSI-jeve. Svako prijavljeno tijelo sastavlja tehničku dokumentaciju s obzirom na provjere koje je provelo.

57. Odredbe preporuke 56. odgovarajuće se primjenjuju na imenovana tijela i nacionalne propise.

58. Na temelju članka 15. stavka 1. Direktive 2008/57/EZ uloga je nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u izdavanju odobrenja za puštanje u uporabu izvršiti pregled dokumenata priloženih zahtjevu za puštanje u uporabu i osigurati dokaze o primjerenosti postupka provjere. Taj bi se pregled trebao sastojati od provjere potpunosti, važnosti i usklađenosti dokumentacije predane za izdavanje odobrenja. On je ograničen na pitanja u nadležnosti nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost (željeznice) kako su definirana u Direktivi 2004/49/EZ.

59. Ako država članica (ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost) otkrije problem u vezi sa zahtjevom za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu u smislu da strukturni podsustav za koji postoji „EZ" izjava o provjeri s priloženom tehničkom dokumentacijom nije u potpunosti u skladu s Direktivom 2008/57/EZ i osobito ako ne udovoljava osnovnim zahtjevima, ona bi trebala primijeniti članak 19. Direktive 2008/57/EZ. To se na odgovarajući način primjenjuje i na sastavne dijelove interoperabilnosti u skladu s člankom 14. Direktive 2008/57/EZ.

60. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost ne bi trebala ponavljati bilo koji od pregleda koji su izvršeni u okviru postupka provjere.

61. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost ne bi trebala pokušavati obavljati ili duplicirati rad donositelja propisa, prijavljenih tijela, imenovanih tijela ili tijela za procjenu rizika.

62. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost ne bi trebala provoditi ni detaljnu sustavnu provjeru rada podnositelja zahtjeva, prijavljenog tijela, imenovanog tijela i tijela za procjenu rizika upotrebom CSM-a ni sustavnu provjeru valjanosti njihovih rezultata. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu provjere tijela za procjenu dovesti u pitanje samo ako postoji opravdana sumnja. U tom je slučaju potrebno poštovati načela proporcionalnosti (vodeći računa o stupnju rizika), nediskriminacije i transparentnosti. Opravdana se sumnja osobito može pojaviti na osnovi pregleda iz preporuke 58. ili kada su povratna iskustva pokazala da sličan podsustav ne udovoljava osnovnim zahtjevima kako je definirano člankom 19. Direktive 2008/57/EZ.

63. U skladu s člankom 28. stavkom 2. Direktive 2008/57/EZ za prijavljena tijela (i na odgovarajući način za imenovana tijela) države članice trebale bi uspostaviti sustave kojima se osigurava stručna sposobnost tijela za procjenu i poduzimaju mjere za rješavanje nesukladnosti s primjenjivim zakonodavstvom. Kako bi se osigurao dosljedan pristup, Komisija bi, uz pomoć Agencije, trebala imati koordinacijsku ulogu u tom pitanju.

64. Podnositelji zahtjeva, upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici trebali bi, zajedno sa subjektima nadležnima za održavanje, voditi računa o povratnim iskustvima s već odobrenim tipovima vozila i projektiranim podsustavima ili s utvrđivanjem nepokrivenih rizika te uvesti odgovarajuće korektivne radnje.

65. Podnositelji zahtjeva trebali bi provesti te korektivne radnje prije podnošenja zahtjeva za izdavanje odobrenja te bi trebali biti obvezni to učiniti odmah nakon što je takva potreba utvrđena.

66. Za vozila i podsustave koji su već u uporabi željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali bi provesti te korektivne radnje u sklopu svojeg SMS-a. Sustav upravljanja sigurnošću željezničkih prijevoznika trebao bi osigurati da subjekti nadležni za održavanje vozila koja oni upotrebljavaju uvedu sve nužne promjene u svoje sustave održavanja.

67. Jednako kako prije izdavanja odobrenja uloga nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost nije da utvrdi projektno rješenje, tako ni nadzorna uloga nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost nije da propisuju korektivne radnje u slučaju povratnih iskustava. Umjesto toga, nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi nadzirati sukladnost željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture s vlastitim SMS-om. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi provjeriti definiraju li, provode i upravljaju željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture odgovarajućim korektivnim radnjama s pomoću vlastitog SMS-a.

68. U skladu s Direktivom 2004/49/EZ svaki je upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik odgovoran za svoje dijelove sustava. Željeznički je prijevoznik odgovoran isključivo za siguran rad svojih vlakova. Uloga upravitelja infrastrukture ograničena je na upravljanje infrastrukturom i zato upravitelj infrastrukture nije odgovoran za rad vlakova, osim u smislu izdavanja dozvole za kretanje vlakova. Upravitelj infrastrukture nema nikakvu drugu ulogu u postupku izdavanja odobrenja.

69. Procjena sposobnosti podizvoditelja (npr. posjednika) da upravlja svojim dijelom rada i održavanja vozila nije dio postupka koji vodi do izdavanja odobrenja. Ona je obuhvaćena obvezom željezničkih prijevoznika koji upotrebljavaju odobrena vozila da u sklopu svojeg SMS-a osiguraju da vozila imaju odgovarajući subjekt nadležan za održavanje u skladu s člankom 14.a Direktive 2004/49/EZ.

70. U članku 14.a stavku 1. Direktive 2004/49/EZ kako je izmijenjena Direktivom 2008/110/EZ propisano je da se svakom vozilu prije puštanja u uporabu ili korištenja na mreži dodjeljuje subjekt nadležan za njegovo održavanje. Odobrenje za puštanje u uporabu neovisno je od korištenja vozila nekog željezničkog prijevoznika ili održavanja vozila nekog subjekta nadležnog za održavanje; nadalje, Direktiva 2004/49/EZ odnosi se na rad (uporabu) i održavanje vozila. Stoga subjekt nadležan za održavanje (ECM) može biti dodijeljen prije ili nakon što je vozilo odobreno za puštanje u uporabu, ali uvijek prije nego što je ono registrirano u nacionalnom registru vozila (ECM je obvezno polje u NRV-u) i prije nego što je stvarno upotrijebljeno na mreži.

71. Organizacije bi trebale upravljati rizicima koje prouzročuju njihove aktivnosti. Odgovornost za upravljanje rizicima trebala bi biti kod onih koji su najsposobniji za njihovo upravljanje.

72. Kako su željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture jedini sudionici od kojih se zahtijeva da imaju rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza i rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, te bi organizacije s pomoću sustava upravljanja sigurnošću trebale imati ključnu ulogu u upravljanju doprinosima drugih te u donošenju ispravnih odluka u pogledu njihovih doprinosa. Kada željeznički prijevoznici ili upravitelji infrastrukture donose takve odluke ili mjere u okviru svojih sustava upravljanja sigurnošću, time se ne dovode u pitanje odgovornosti drugih subjekata, na primjer posjednika, subjekata nadležnih za održavanje, proizvođača.

73. Podjela radnih odgovornosti između željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture definirana je u TSI-ju o odvijanju i upravljanju prometom.

74. Željezničke je prijevoznike potrebno smatrati najkompetentnijima i onima u najboljem položaju:

(a) da utvrde potencijalne hazarde u planiranim aktivnostima, uključujući održavanje te provedu kontrolne mjere poput pregleda pri polasku;

(b) da pravilno odrede operativne potrebe prema izvoditeljima i dobavljačima, poput potrebnih radnih karakteristika, raspoloživosti i pouzdanosti vozila;

(c) nadziru radne karakteristike vozila;

(d) da, prema potrebi, posjedniku i subjektu nadležnom za održavanje daju redovite i sveobuhvatne povratne informacije o aktivnostima i učinkovitosti; i

(e) da preispitaju ugovore kako bi razumjeli i doveli u pitanje izvršenja ugovora.

75. S druge strane, za željezničke prijevoznike i upravitelje infrastrukture nije potrebno smatrati kako su u najboljem položaju ili najkompetentniji da izravno upravljaju svim rizicima u cijelom lancu opskrbe. Kako bi ispunili odgovornosti, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali bi oblikovati ugovorne obveze za nabavu roba i usluga u skladu sa svojim sustavima upravljanja sigurnošću, uzimajući pritom u obzir zakonske odgovornosti ostalih subjekata. Nakon što se počinju upotrebljavati, uobičajena je praksa da vozila budu preinačena kako bi se ispravili nedostatci i kontinuirano poboljšavale njihove radne karakteristike. Za sigurno je upravljanje tim promjenama odgovoran željeznički prijevoznik. On bi tu odgovornost trebao ispuniti primjenom postupaka upravljanja promjenama u svojem SMS-u i Uredbe o donošenju CSM-a za procjenu

rizika te, prema potrebi, osiguravanjem da je ishođeno odobrenje za puštanje u uporabu preinačenog vozila. Željeznički prijevoznik isto bi tako trebao osigurati dostavu svih odgovarajućih podataka subjektu nadležnom za održavanje radi ažuriranja dokumentacije o održavanju.

76. Željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture, subjekti nadležni za održavanje i posjednici trebali bi osigurati da je sva podrška koju bi u tom postupku mogli trebati predviđena u ugovoru s proizvođačem.

77. Prije nego što željezničkom prijevozniku upravitelj infrastrukture odobri pristup mreži za vlak, on bi prvo trebao biti upoznat s prirodom pristupa koji je upravitelj infrastrukture ponudio na prodaju. Željeznički prijevoznik mora biti siguran da je pruga za koji namjerava kupiti pristup prikladna za njegov vlak.

78. Željeznički prijevoznici u registru bi infrastrukture trebali naći sve podatke (o prirodi infrastrukture) koje trebaju kako bi utvrdili je li vlak koji namjeravaju upotrijebiti kompatibilan s određenom prugom (kompatibilnost vlak/pruga). Upravitelj infrastrukture trebao bi u registru infrastrukture za svaki parametar opisati nominalne vrijednosti i, prema potrebi, granične vrijednosti parametara sučelja na kojima se održava dionica pruge. Željeznički se prijevoznici oslanjaju na cjelovitost tih podataka kako bi osigurali siguran rad svojih vlakova. Upravitelj infrastrukture trebao bi obavijestiti željezničkog prijevoznika o svim privremenim promjenama u prirodi infrastrukture koje nisu navedene u registru infrastrukture.

79. Nakon što je željeznički prijevoznik, s pomoću registra infrastrukture i dokumentacije priložene odobrenju vozila/odobrenju za tip vozila i uzimajući u obzir uvjete korištenja i druga ograničenja odobrenja za puštanje vozila u uporabu/odobrenja za tip vozila, utvrdio da pruga može nositi vlak koji namjerava upotrijebiti, tada je potrebno razmotriti odredbe TSI-ja koji se odnosi na „odvijanje i upravljanje prometom" (osobito njegove odjeljke o sastavu vlaka, kočenju vlaka i voznom stanju) kako bi utvrdio postoje li ograničenja u vezi s vlakom koja ograničavaju upotrebu na toj pruzi (npr. ograničenja brzine, ograničenja dužine, ograničenja izvora energije).

80. Ako upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik ima pitanja o upotrebi određenog vozila ili dijela stabilne opreme na određenoj pruzi, o tome bi trebao obavijestiti drugu stranku kako bi našli rješenje. Ako stranka koja je postavila pitanje nije zadovoljna odgovorom, to bi pitanje trebala uputiti nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost, koje bi odluke trebalo donijeti u skladu sa svojim ovlastima.

81. U skladu s člankom 4. stavkom 2. Uredbe Komisije (EU) br. 1078/2012 ([1]) željeznički prijevoznici, upravitelji infrastrukture i subjekti nadležni za održavanje moraju sve uključene stranke (uključujući nacionalna tijela nadležna za sigurnost) obavijestiti o svakom riziku od važnosti za sigurnost zbog manjkavosti i konstrukcijskih neusklađenosti ili nepravilnosti tehničke opreme. Ta se obveza obavještavanja isto tako odnosi na proizvođače i naručitelje koji su sastavili „EZ" izjavu o provjeri nakon izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu.

82. Osim zadatka izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu strukturnih podsustava, u skladu s člankom 16. Direktive 2004/49/EZ nacionalna bi tijela nadležna za sigurnost isto tako trebala nadzirati da željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture djeluju u skladu sa zahtjevima zakonodavstva EU-a i, ako je to dopušteno Direktivom 2008/57/EZ, nacionalnih propisa. Taj bi nadzor isto tako trebao obuhvaćati upravljanje željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture rizicima koji se odnose na sučelje s njihovim dobavljačima (kao što su proizvođači, posjednici i poduzeća koja daju vozila u lizing), osobito tijekom nabave roba i usluga te njihove integracije u SMS-ove željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture.

83. Sudjelovanje nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost u korištenju podsustava i njegovu održavanju od željezničkog prijevoznika ili upravitelja infrastrukture u sklopu njihova SMS-a obuhvaća samo nadzor. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi osobito odbiti preuzimanje odgovornosti za udovoljavanje osnovnim zahtjevima od proizvođača/naručitelja ili željezničkog prijevoznika/upravitelja infrastrukture navođenjem ili izričitom provjerom i/ili odobrenjem određenih projektnih rješenja, zahtjeva za održavanje ili korektivnih radnji. Zato bi se nacionalno tijelo nadležno za sigurnost trebalo usredotočiti na prikladnost i primjerenost sustava upravljanja odgovornih sudionika te ne bi trebalo djelovati kao „inspektor završenog rada" detaljnih izlaznih podataka ili odluka koje su donijeli ti sudionici.

([1]) Uredba Komisije (EU) br. 1078/2012 od 16. studenoga 2012. o zajedničkoj sigurnosnoj metodi za kontrolu koju će primjenjivati željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture nakon izdanog rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza te subjekti nadležni za održavanje (SL L 320, 17.11.2012., str. 8.).

84. Ako države članice razmatraju uvođenje hitnih mjera kao posljedice nesreća ili poremećaja, one bi trebale prepoznati da je sustav upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika primarni mehanizam za upravljanje novim rizicima u pogledu rada vozila koji su mogli biti otkriveni tijekom istraga nesreća/poremećaja ili rezultata u kontekstu nadzora. Čak i ako neka država članica smatra da je hitno potrebno donošenje novog propisa za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu, ona bi trebala pratiti postupke navedene u primjenjivom zakonodavstvu Unije, uključujući dostavu nacrta novog propisa Komisiji u skladu s direktivama 98/34/EZ ([1]) ili 2004/49/EZ Europskog parlamenta i vijeća.

ISPITIVANJE

85. Jedina ispitivanja koja se mogu zahtijevati za izdavanje odobrenja, a koja moraju biti obavljena prije izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu i zahtijevaju sudjelovanje tijela za procjenu, trebala bi biti ispitivanja koja su:

— izričito navedena u TSI-jevima, modulima i, prema potrebi, nacionalnim propisima,

— utvrđena od podnositelja zahtjeva za potrebe dokazivanja sukladnosti sa zahtjevima TSI-jeva i/ili nacionalnih propisa,

— utvrđena u ostalom zakonodavstvu EU-a ili

— utvrđena od podnositelja zahtjeva, u skladu s primjenom CSM RA kako je opisano u preporuci 41.

86. Sudjelovanje prijavljenih i/ili imenovanih tijela u provjeri sukladnosti s osnovnim zahtjevima određeno je u odgovarajućim TSI-jevima, odnosno nacionalnim propisima.

87. Ispitivanja koja nisu obuhvaćena preporukom 85. (npr. ispitivanja koje poduzima željeznički prijevoznik kako bi utvrdio kompatibilnost vlaka i pruge prije korištenja tipa vozila ili novog podsustava na određenoj pruzi ili naručitelj kako bi utvrdio sukladnost sa zahtjevima kupca) nisu dio postupka izdavanja odobrenja za puštanje u uporabu.

88. Ako se ispitivanja na pruzi radi provjere sukladnosti sa zahtjevima za odobrenje trebaju provesti prije nego nacionalno tijelo nadležno za sigurnost izda odobrenje za puštanje u uporabu, tada bi sve operativne i organizacijske pripreme za provedbu tih ispitivanja trebale biti definirane u nacionalnom pravnom okviru svake države članice i biti sukladne direktivama 2008/57/EZ i 2004/49/EZ. One bi trebale uključivati administrativne pripreme i sve obvezne tehničke i operativne zahtjeve. Općenito, države članice mogu prihvatiti jedan od sljedećih dvaju pristupa:

— država članica može uključiti nadležnost za ispitivanje u rješenje o sigurnosti željezničkog prijevoznika. To vrijedi u mjeri u kojoj tijelo za ispitivanje može biti ovlašteno kao željeznički prijevoznik čiji je opseg djelovanja ograničen samo na ispitivanje,

— država članica može od nadležnog subjekta (koji može i ne mora biti nacionalno tijelo nadležno za sigurnost) zahtijevati davanje dozvole za provođenje ispitivanja. U tom slučaju nadležni subjekt (u nedostatku provjere sukladnosti sa zahtjevima za odobrenje od prijavljenog ili imenovanog tijela) mora posjedovati dovoljnu razinu tehničkog znanja za donošenje takvih odluka. Kako bi udovoljila zahtjevima u pogledu transparentnosti i pravne sigurnosti, država članica mora osigurati da je taj subjekt odgovarajuće neovisan te objaviti postupak za davanje dozvola za ispitivanje u svojem nacionalnom pravnom okviru s jasnim zahtjevima i kriterijima za donošenje odluka koje nadležni subjekt treba upotrijebiti za davanje dozvole za ispitivanje.

89. Upravitelji infrastrukture imaju neposrednu ulogu u smislu olakšavanja postupka davanja dozvole. U slučajevima kada nacionalno tijelo nadležno za sigurnost zahtijeva dodatna ispitivanja, člankom 23. stavkom 6. Direktive 2008/57/EZ zahtijeva se da *„upravitelj infrastrukture, nakon savjetovanja s podnositeljem zahtjeva, jamči provođenje svih ispitivanja u roku od tri mjeseca nakon zahtjeva podnositelja”*.

TEHNIČKA DOKUMENTACIJA

90. U skladu s člankom 18. i Prilogom VI. Direktive 2008/57/EZ „EZ” izjavi o provjeri podsustava trebala bi biti priložena tehnička dokumentacija, uključujući dokumente koji opisuju podsustav, dokumente koji proizlaze iz provjera koje su provela različita tijela za procjenu i dokumente o elementima koji se odnose na uvjete i ograničenja korištenja te upute o servisiranju, stalnom ili rutinskom nadzoru, prilagođavanju i održavanju. Tehnička dokumentacija priložena EZ izjavi o provjeri uključuje sve popratne dokumente potrebne za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu.

([1]) Direktiva 98/34/EZ Europskog parlamenta i vijeća od 22. lipnja 1998. o utvrđivanju postupka osiguravanja informacija u području tehničkih normi i propisa (SL L 204, 21.7.1998., str. 37.).

91. Vozilo ili mrežni projekt obuhvaćeni su tehničkom dokumentacijom (ili više njih) priloženom EZ izjavom o provjeri podsustava (ili više njih) od kojeg se sastoje.

92. U postupku provjere podsustava može biti potrebna intervencija nekoliko tijela za procjenu, svakog prema svojem području nadležnosti. Podnositelj zahtjeva trebao bi biti odgovoran za prikupljanje cjelokupne dokumentacije koja je propisana svim primjenjivim zakonodavstvom EU-a. Kombinacija tih tehničkih dokumentacija, upotpunjenih svim drugim podacima koji su propisani zakonodavstvom EU-a (uključujući stavke navedene u Prilogu VI. 2.4. Direktive 2008/57/EZ), navodi se kao tehnička dokumentacija priložena „EZ" izjavi o provjeri podsustava.

93. Zahtjev za izdavanje odobrenja za tip vozila ili odobrenja za puštanje u uporabu treba podnijeti podnositelj zahtjeva.

Ta bi dokumentacija trebala sadržavati tehničku dokumentaciju priloženu EZ izjavi o provjeri koju sastavlja podnositelj zahtjeva za taj podsustav.

U slučaju vozila koje se sastoji od dvaju podsustava, dokumentacija koja se predaje za izdavanje odobrenja trebala bi uključivati dvije tehničke dokumentacije priložene „EZ" izjavi o provjeri tih dvaju podsustava.

Do donošenja preporuke Komisije s opisom sadržaja dokumentacije koju predaje podnositelj zahtjeva, država članica može dopustiti da samo dio tehničke dokumentacije/tehničkih dokumentacija priložene/priloženih „EZ" izjavi o provjeri bude uključen u dokumentaciju priloženu zahtjevu za izdavanje odobrenja za vozilo ili tip vozila. To bi trebalo biti jasno naznačeno u nacionalnim pravnim okvirima država članica koji se objavljuju na *web*-mjestu Europske agencije za željeznice.

Tehnička bi dokumentacija priložena „EZ" izjavi o provjeri vozila, tipa vozila ili podsustava trebala uključivati sve podatke navedene u Prilogu V. i popratnu dokumentaciju za „EZ" izjavu/izjave o provjeri (npr. potvrda/potvrde o provjeri i tehničke dokumentacije izdane od prijavljenog/prijavljenih tijela ili imenovanog/imenovanih tijela, bilješke o izračunima, evidencije o provedenim ispitivanjima i pregledima, tehničke značajke koje treba zabilježiti u skladu s primjenjivim TSI-jevima i nacionalnim propisima). Podatci iz tehničke dokumentacije priložene „EZ" izjavi o prijavi koja nije sadržana u dokumentaciji predanoj za izdavanje odobrenja trebali bi biti dostupni na zahtjev nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost.

Dokumentaciju priloženu za izdavanje prvog odobrenja za puštanje u uporabu vozila treba dostaviti nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost u vrijeme podnošenja zahtjeva za odobrenje te je ono čuva kao evidenciju onoga što je odobreno.

94. Preuzme li se prijedlog u preporuci 21., preporuka 93. treba se na odgovarajući način primjenjivati i na dokumentaciju koja se predaje za izdavanje odobrenja za mrežni projekt te tehničke dokumentacije priložene odgovarajućoj EZ izjavi o provjeri/provjerama.

95. Podnositelj zahtjeva za izdavanje dodatnog odobrenja za puštanje u uporabu vozila trebao bi izvornoj tehničkoj dokumentaciji priloženoj „EZ" izjavi o prijavi priložiti podatke iz članka 23. stavka 3. ili članka 25. stavka 3. Direktive 2008/57/EZ; ti su dodatni podatci dio podataka koje treba dostaviti nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost. Međutim, podnositelj zahtjeva trebao bi zadržati strukturu tehničke dokumentacije priložene „EZ" izjavi o provjeri.

96. Dio tehničke dokumentacije priložene „EZ" izjavi o provjeri u kojem su utvrđeni „svi elementi koji se odnose na uvjete i ograničenja korištenja te upute o servisiranju, stalnom ili rutinskom nadzoru, prilagođavanju i održavanju" za mrežne bi projekte trebao biti dostupan upravitelju infrastrukture, a za vozila željezničkom prijevozniku koji upotrebljava vozilo kako bi ga oni mogli dostaviti subjektu nadležnom za održavanje. Taj se prijenos podataka sadržanih u tehničkoj dokumentaciji priloženoj „EZ" izjavi o provjeri može za vozila izvršiti putem posjednika vozila. Nakon puštanja u uporabu željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture zajedno sa subjektom nadležnim za održavanje odgovoran je za kontinuirano preispitivanje intervencija u pogledu održavanja i izmjenu tih podataka kako bi osigurao da oni odražavaju radni ciklus i povratno iskustvo (članci 4. i 9. Direktive 2004/49/EZ).

97. Tehnička dokumentacija priložena „EZ" izjavi o provjeri trebala bi uključivati podatke potrebne za upravljanje stanjem projektiranog rada vozila ili mrežnog projekta tijekom njegova životnog vijeka.

98. Tehničku dokumentaciju priloženu „EZ” izjavi o provjeri potrebno je ažurirati ako su provedene dodatne provjere (npr. provjera sukladnosti s nacionalnim propisima za dobivanje dodatnog odobrenja za puštanje u uporabu). U slučaju dodatnog odobrenja podnositelj bi zahtjeva trebao o tome obavijestiti nacionalno tijelo nadležno za sigurnost koje je izdalo prvo odobrenje.

„EZ” IZJAVA O PROVJERI

99. U skladu s člankom 15. Direktive 2008/57/EZ i člankom 4. stavcima 3. i 4. Direktive 2004/49/EZ željeznički prijevoznici ili upravitelji infrastrukture odgovorni su za osiguravanje sukladnosti vozila ili podsustava s osnovnim zahtjevima kada je vozilo ili podsustav u uporabi. Time se ne dovodi u pitanje odgovornost ostalih uključenih sudionika (npr. odgovornosti potpisnika „EZ” izjave o provjeri). Svaki proizvođač, subjekt nadležan za održavanje, posjednik vagona, pružatelj usluga i subjekt nadležan za nabavu mora osigurati da su željeznička vozila, postrojenja, pribor te oprema i usluge koje pružaju u skladu sa zahtjevima te da su uvjeti korištenja navedeni u tehničkoj dokumentaciji priloženoj EZ izjavi o provjeri tako da ih željeznički prijevoznik i/ili upravitelj infrastrukture može na siguran način staviti u uporabu.

100. Odgovornost za osiguranje da podsustavi u njihovu stanju projektiranog rada pri izdavanju odobrenja u potpunosti udovoljavaju svim osnovnim zahtjevima primjenjivog zakonodavstva EU-a leži isključivo na podnositelju zahtjeva za izdavanje odobrenja za podsustav koji izdaje „EZ” izjavu o provjeri. Podnositelj zahtjeva na temelju provjere prijavljenog ili imenovanog tijela i, prema potrebi, sveobuhvatne procjene podsustava ili vozila izjavljuje da je udovoljeno svim osnovnim zahtjevima. Stoga, ako je sukladnost podsustava u njegovu stanju projektiranog rada s osnovnim zahtjevima u vrijeme izdavanja odobrenja dovedena u pitanje u kasnijoj fazi, potrebno je smatrati da primarnu odgovornost snosi podnositelj zahtjeva koji je potpisao predmetnu „EZ” izjavu o provjeri.

101. Slijedom toga, ni odobrenje za tip ni odobrenje za puštanje u uporabu nije potrebno smatrati predajom odgovornosti za osiguravanje ili provjeru da podsustav udovoljava svim osnovnim zahtjevima s podnositelja zahtjeva na nacionalno tijelo nadležno za sigurnost koje izdaje odobrenje.

102. Ako je sukladnost podsustava u njegovu stanju projektiranog rada s osnovnim zahtjevima dovedena u pitanje, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost koje izdaje odobrenje potrebno je smatrati odgovornim samo za posebne zadatke dodijeljene nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost koje izdaje odobrenje ili vrši nadzor u skladu s člankom 16. Direktive 2004/49/EZ. Nacionalno pravo trebalo bi odražavati ovo načelo u skladu s preporukama od 58. do 62. te 67.

103. Neovisno o provjeri sukladnosti s TSI-jevima i nacionalnim propisima te provjeri sigurne integracije koje su provedene u skladu s člankom 15. stavkom 1. Direktive 2008/57/EZ, podnositelj zahtjeva potpisuje „EZ” izjavu o provjeri na vlastitu odgovornost. Zato bi podnositelj zahtjeva trebao ustanoviti postupak kako bi bio siguran da je obuhvatio i ispunio sve osnovne zahtjeve u skladu sa svim primjenjivim zakonodavstvom EU-a.

104. Iako CSM RA nije izvorno razvijen u tu svrhu, podnositelj zahtjeva može odabrati upotrebu metodologije CSM RA kao sredstva za ispunjavanje dijela svoje odgovornosti za osiguravanje da svi dijelovi podsustava/vozila u svakom pogledu i detalju udovoljavaju osnovnim zahtjevima za željeznički sustav iz Priloga III. Direktive 2008/57/EZ.

105. Jednako tako, podnositelj zahtjeva može odabrati upotrebu drugih sredstava dopuštenih mjerodavnim zakonodavstvom za osiguravanje da svi dijelovi podsustava ili vozila udovoljavaju osnovnim zahtjevima za željeznički sustav.

106. „EZ” izjavom provjeri obuhvaćeno je cjelokupno primjenjivo zakonodavstvo EU-a. Potpisnik „EZ” izjave odgovoran je za usklađenost s tim zakonodavstvom, uključujući odgovarajuću ocjenu sukladnosti te za uključivanje, prema potrebi, tijela za procjenu utvrđenih tim zakonodavstvom.

107. U slučaju odobrenja za vozila ili mrežni projekt koji se sastoji od više od jednog podsustava:

(a) može postojati više od jednog podnositelja zahtjeva (jedan za svaki podsustav), pri čemu svaki sastavlja „EZ” izjavu o provjeri za svoj dio, uključujući sučelja. U tom slučaju svaki podnositelj zahtjeva preuzima odgovornost za predmetni podsustav u skladu s područjem primjene „EZ” izjave o provjeri. Proizvođač ili naručitelj može objediniti te dvije izjave u zahtjevu za izdavanje odobrenja za vozilo ili mrežni projekt;

(b) proizvođač ili naručitelj za tip vozila, pojedinačno vozilo ili mrežni projekt može objediniti „EZ” izjave o provjeri za svaki podsustav, kako je opisano u Prilogu V. Direktive 2008/57/EZ, u jedinstvenu „EZ” izjavu

o provjeri tipa vozila, pojedinačnog vozila ili mrežnog projekta. U tom slučaju on na vlastitu odgovornost izjavljuje da su podsustavi od kojih se sastoji predmetni tip vozila, pojedinačno vozilo ili mrežni projekt podvrgnuti odgovarajućim postupcima provjere i udovoljavaju zahtjevima mjerodavnog zakonodavstva Europske unije, uključujući svim primjenjivim nacionalnim propisima te da time i samo vozilo ili mrežni projekt udovoljava zahtjevima mjerodavnog zakonodavstva Europske unije, uključujući svim primjenjivim nacionalnim propisima.

108. U svrhu sastavljanja „EZ" izjave o provjeri, u odgovarajućim TSI-jevima može biti dopuštena djelomična sukladnost s nekim TSI-jem samo ako je tim TSI-jem propisano da određene funkcije, radne karakteristike i sučelja koji su potrebni za udovoljavanje osnovnim zahtjevima nisu obvezni u određenim okolnostima.

109. Podnositelj zahtjeva može nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost podnijeti službeni zahtjev za izdavanje odobrenja za puštanje u uporabu podsustava samo nakon što je prikupio sve prethodne dokaze i izjave. Međutim, kao dobra praksa prihvaćeno je da podnositelji zahtjeva što je ranije moguće neslužbeno uključe nacionalna tijela nadležna za sigurnost kako bi postupak, zahtjevi, uloge i odgovornosti, područje primjene te ograničenja i uvjeti korištenja bili jasni i kako bi se izbjegle poteškoće u kasnijoj fazi.

UPRAVLJANJE PREINAKAMA

110. U pogledu primjene članka 5. stavka 2., članka 15. stavka 3. i članka 20. Direktive 2008/57/EZ svaku je preinaku postojećeg strukturnog podsustava potrebno analizirati i kategorizirati kao samo jednu od sljedećih preinaka:

1. „zamjena u okviru održavanja" i druge promjene kojima se ne uvodi odstupanje tehničke dokumentacije priložene „EZ" izjavi o provjeri. U tom slučaju nema potrebe za provjerom od strane tijela za procjenu, država članica ne mora biti obaviještena, a prvotna „EZ" izjava o provjeri ostaje valjana i nepromijenjena;

2. promjene kojima se uvodi odstupanje od tehničke dokumentacije priložene „EZ" izjavi o provjeri koje može zahtijevati nove preglede (i zato zahtijeva provjeru u skladu s primjenjivim modulima za ocjenu sukladnosti), ali nemaju nikakvog utjecaja na osnovne značajke projekta podsustava. U tom je slučaju potrebno ažurirati tehničku dokumentaciju priloženu „EZ" izjavi o provjeri i dostaviti odgovarajuće podatke na zahtjev nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost;

3. obnova ili modernizacija (tj. veća zamjena ili promjena koja zahtijeva obavještavanje države članice) koja ne zahtijeva izdavanje novog odobrenja za puštanje u uporabu. Tom su kategorijom obuhvaćene preinake koje uključuju promjenu osnovnih značajki projekta podsustava;

4. obnova ili modernizacija (tj. veća zamjena ili promjena koja zahtijeva obavještavanje države članice) koja zahtijeva izdavanje novog odobrenja za puštanje u uporabu.

Bitno je naglasiti da odluke naručitelja ili proizvođača o promjenama podsustava na temelju četiriju prethodno navedenih kategorija moraju biti potpuno neovisne od odluke o važnosti promjene, u smislu CSM RA, željezničkog sustava koju će prouzročiti željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji vrši promjenu na svojem dijelu sustava. Te odluke uključuju različite sudionike u različitim okolnostima s različitim kriterijima za donošenje odluka.

Prethodno navedenim kategorijama 3. i 4. uvodi se odstupanje od tehničke dokumentacije priložene „EZ" izjavi o provjeri koje utječe na osnovne značajke projekta podsustava.

111. Za oba podsustava koji su pušteni u uporabu u skladu s Direktivom 2008/57/EZ i podsustav koji je pušten u uporabu ranije radi pravne sigurnosti i uzajamnog priznavanja, u TSI-jevima bi trebali biti utvrđeni kriteriji za određivanje utječe li neka preinaka na osnovne značajke projekta podsustava te spada li u kategoriju 3. ili 4. Do utvrđivanja tih kriterija u TSI-jevima države članice mogu ih utvrditi na nacionalnoj razini.

112. Preinaku je uvijek potrebno razmatrati upućivanjem na podsustav ili vozilo u trenutku izdavanja odobrenja. Više manjih preinaka može dovesti do veće preinake.

113. Proizvođači ili naručitelji trebali bi upravljati preinakama postojećih strukturnih podsustava na osnovi sljedećeg:

(a) na temelju preporuke 110. proizvođač ili naručitelj ocjenjuje kojoj kategoriji pripada promjena te je li potrebno obavještavanje tijela za procjenu ili nadležnih tijela država članica. U slučaju preinaka kategorija 2. do 4. iz preporuke 110. koje rezultiraju izmjenom tehničke dokumentacije priložene „EZ" izjavi o provjeri ili utječu na valjanost već provedenih provjera, proizvođač ili naručitelj pri uvođenju bi promjene trebali procijeniti potrebu za izdavanjem nove „EZ" izjave o provjeri u skladu s kriterijima iz stavka 2. Priloga V. Direktive 2008/57/EZ ([1]). Za preinake u kategoriji 4. država članica trebala bi odlučiti u kojoj je mjeri potrebno primijeniti TSI-jeve na projekt;

(b) kada se nekim TSI-jem zahtijeva upotreba CSM RA za određeni parametar, TSI-jem bi trebalo odrediti okolnosti u kojima je potrebno provesti ispitivanje važnosti u odnosu na taj parametar;

(c) isto tako, za parametre koji su bitni za provedbu sigurne integracije kao dijela postupka izdavanja odobrenja u skladu s preporukom 40. potrebno je provesti ispitivanje važnosti za svaki parametar, vodeći računa o opsegu promjene u pogledu stanja projektiranog rada.

114. Svaki je željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture odgovoran za svoj dio željezničkog sustava. U skladu s člankom 4. Direktive 2004/49/EZ oni bi trebali upravljati svojim dijelom željezničkog sustava s pomoću sustava upravljanja sigurnošću. Sustav upravljanja sigurnošću trebao bi, prema potrebi, primijeniti CSM RA.

115. Kada željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture stavi vozilo ili podsustav u uporabu, on mora upotrijebiti CSM RA, počevši s procjenom važnosti promjene na dijelu željezničkog sustava za koji je odgovoran. U okviru tog postupka željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali bi rješavati sljedeća pitanja:

(a) u pogledu vozila ili podsustava koje se (ponovno) stavlja u uporabu nakon preinake i, prema potrebi, izdavanja odobrenja: željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali bi s pomoću svojeg SMS-a procijeniti predstavlja li stavljanje u uporabu vozila ili podsustava promjenu koja je važna za željeznički sustav kao cjelinu;

(b) u pogledu svake promjene rada podsustava ili vozila: željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali bi procijeniti je li promjena važna u odnosu na njihov SMS te, ako jest važna, je li kontrola svih relevantnih rizika obuhvaćena SMS-om ili SMS treba prilagoditi;

(c) u pogledu svih promjena u održavanju podsustava ili vozila: željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture trebali bi s pomoću svojeg SMS-a procijeniti je li promjena važna te, ako jest važna, osigurati odgovarajuću prilagodbu sustava održavanja subjekata nadležnih za održavanje i sustava upravljanja sigurnošću željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture.

116. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala bi nadzirati promjene koje se uvode u podsustave u uporabi kroz nadzor rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom upravitelja infrastrukture odnosno rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza željezničkog prijevoznika. U tu bi svrhu nacionalna tijela nadležna za sigurnost trebala nadzirati jesu li točke (a), (b) i (c) preporuke 115. pravilno primijenjene.

117. Preporuka 2011/217/EU stavlja se izvan snage.

Ova je Preporuka upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 5. prosinca 2014.

Za Komisiju
Violeta BULC
Članica Komisije

([1]) Vidjeti odvojeni prijedlog izmjene Priloga V. Direktivi 2008/57/EZ.