# REKOMENDACIJOS

## KOMISIJOS REKOMENDACIJA

**2014 m. gruodžio 5 d.**

**su struktūrinių posistemių ir transporto priemonių pradėjimu eksploatuoti ir naudojimu pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas 2008/57/EB ir 2004/49/EB susijusiais klausimais**

**(Tekstas svarbus EEE)**

(2014/897/ES)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 292 straipsnį,

kadangi:

(1) pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/57/EB ([1]) 30 straipsnio 1 dalį Komisija gali pateikti tos direktyvos 29 straipsnyje nurodytam komitetui svarstyti bet kokius klausimus, susijusius su tos direktyvos įgyvendinimu;

(2) nuo 2005 m. Europos geležinkelio agentūra (toliau – agentūra) vykdo kelių rūšių veiklą, kuria remiama integruotos, saugios ir sąveikios ES geležinkelių sistemos plėtra. Priėmus Direktyvą 2008/57/EB, agentūra reguliariai rengia posėdžius su suinteresuotosiomis šalimis ir nacionalinėmis saugos institucijomis, visų pirma geležinkelių transporto priemonių tarpusavio pripažinimo, t. y. abipusio leidimų pradėti eksploatuoti geležinkelių transporto priemones pripažinimo, klausimais. Per šiuos posėdžius paaiškėjo, kad minėtos direktyvos IV ir V skyriuose numatytų leidimų pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius ir transporto priemones išdavimas suprantamas nevienodai;

(3) nevienodai suprantami reikalavimai valstybėse narėse pagal nacionalines įgyvendinimo taisykles gali būti taikomi skirtingai ir taip gamintojams bei geležinkelio įmonėms kiltų papildomų sunkumų. Siekiant užtikrinti įvairių su keliomis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB ([2]) ir Direktyva 2008/57/EB nustatytomis užduotimis susijusių agentūros rekomendacijų nuoseklumą, reikia vienodai suprasti ir struktūrinių posistemių bei transporto priemonių pradėjimo eksploatuoti procesą;

(4) Komisija priėmė Rekomendaciją 2011/217/ES ([3]). Šia rekomendacija siekta išaiškinti Direktyvoje 2008/57/EB nustatytą leidimų pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius ir transporto priemones išdavimo procedūrą;

(5) siekdama aptarti ir išnagrinėti su struktūrinių posistemių ir transporto priemonių pradėjimu eksploatuoti susijusius klausimus, iškilusius po to, kai buvo priimta Rekomendacija 2011/217/ES, 2011 m. Komisija subūrė transporto priemonių leidimų išdavimo proceso darbo grupę. Šios darbo grupės galutinė ataskaita paskelbta agentūros interneto svetainėje 2012 m. liepos mėn.;

(6) 2013 m. sausio 30 d. Komisija priėmė teisėkūros pasiūlymus dėl ketvirtojo geležinkelio dokumentų rinkinio. Šiuose pasiūlymuose atsižvelgiama į minėtos darbo grupės darbo rezultatus ir numatomas patobulintas leidimų eksploatuoti transporto priemones ir posistemius išdavimo procesas. Šioje rekomendacijoje reikia pateikti paaiškinimus, kad dabartinė teisinė sistema būtų įgyvendinama optimaliai;

([1]) 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje (OL L 191, 2008 7 18, p. 1).

([2]) 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (Saugos geležinkeliuose direktyva) (OL L 164, 2004 4 30, p. 44).

([3]) 2011 m. kovo 29 d. Komisijos rekomendacija 2011/217/ES dėl leidimo pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius ir transporto priemones pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/57/EB (OL L 95, 2011 4 8, p. 1).

(7) todėl Rekomendaciją 2011/217/ES reikia išplėsti, kad būtų apimti kiti su leidimų išdavimo procesu susiję aspektai, ir tiksliau išaiškinti šiuos klausimus:

— esminių reikalavimų, techninių sąveikos specifikacijų (TSS) ir nacionalinių taisyklių sąsajos,

— bendrųjų saugos būdų taikymo leidimų išdavimo tikslais,

— TSS ir nacionalinių taisyklių vientisumo,

— su leidimų pradėti eksploatuoti taikymo sritimi nesusijusių patikrų,

— bandymų,

— gamintojo arba perkančiosios organizacijos patikros deklaracijos,

— abipusio pripažinimo,

— techninės bylos,

— vaidmenų ir pareigų prieš išduodant leidimą, jį išduodant ir po išdavimo,

— saugos valdymo sistemos vaidmens ir

— pakeitimų valdymo;

(8) aiškumo ir paprastinimo sumetimais verta Rekomendaciją 2011/217/ES pakeisti šia rekomendacija;

(9) pasikonsultavusi su komitetu, įsteigtu pagal Direktyvos 2008/57/EB 29 straipsnį,

PRIĖMĖ ŠIĄ REKOMENDACIJĄ:

1. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad nacionalinės saugos institucijos, geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojai, vertinimo įstaigos, už techninę priežiūrą atsakingi subjektai, gamintojai, paraiškos išduoti leidimą pradėti eksploatuoti teikėjai, taip pat kiti subjektai, dalyvaujantys leidimų pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius ir transporto priemones išdavimo procese ir naudojantys tuos posistemius bei tas transporto priemones, būtų informuoti apie principus ir gaires, pateiktus 2–116 dalyse, ir į juos atsižvelgtų.

**APIBRĖŽTYS**

2. Šioje rekomendacijoje vartojamų terminų apibrėžtys nustatytos direktyvose 2008/57/EB ir 2004/49/EB. Terminai „geležinkelio įmonės“, „infrastruktūros valdytojai“, „transporto priemonių valdytojai“ ir „už techninę priežiūrą atsakingas subjektas“ vartojami pirmiausia remiantis šių subjektų vaidmenimis ir pareigomis, kaip apibrėžta Direktyvos 2004/49/EB 3 ir 4 straipsniuose. Bet kuris subjektas, atliekantis vieną iš tuose straipsniuose nurodytų vaidmenų, gali atlikti ir kitą vaidmenį (pvz., geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas gali būti ir transporto priemonės valdytojas). Kitų vartojamų terminų apibrėžtys:

a) projektinė veikimo būklė – normali veiksena ir numatomos suprastėjusios sąlygos (įskaitant nusidėvėjimą) techninėje ir techninės priežiūros bylose nustatytame intervale ir jose nustatytomis naudojimo sąlygomis. Ji apima visas sąlygas, kuriomis numatyta naudoti posistemį, ir jo technines ribas;

b) pagrindinės konstrukcijos charakteristikos – posistemio charakteristikos, apibrėžtos tipo tyrimo arba projekto tyrimo sertifikate;

c) saugus integravimas – veiksmas, kuriuo siekiama užtikrinti, kad įtraukiant elementą (pvz., naują transporto priemonės tipą, tinklo projektą, posistemį, dalį, komponentą, sudedamąją dalį, programinę įrangą, procedūrą, organizaciją) į didesnę sistemą nebūtų sukelta nepriimtinos rizikos galutinei sistemai;

d) techninio suderinamumo su tinklu nustatymas – techniniam suderinamumui su tam tikru tinklu svarbių transporto priemonės parametrų ir, kai taikoma, atitikties tame tinkle nustatytoms ribinėms vertėms patikra bei patvirtinimas dokumentais prie EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje; tokie parametrai apima ir fizines savybes bei funkcijas; patikra turi būti atlikta pagal konkrečiame tinkle taikomas taisykles;

e) techninis suderinamumas – dviejų ar daugiau bent vieną bendrą sąsają turinčių struktūrinių posistemių ar jų dalių gebėjimas sąveikauti išlaikant savo projektinę veikimo būklę ir numatytą veikimo charakteristikų lygį;

f) vertinimo įstaiga – paskelbtoji įstaiga, paskirtoji įstaiga arba rizikos vertinimo įstaiga;

g) paskelbtoji įstaiga – Direktyvos 2008/57/EB 2 straipsnio j dalyje apibrėžta įstaiga;

h) paskirtoji įstaiga – institucija, kurią pagal Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnio 3 dalį valstybė narė paskyrė atlikti patikrą, kaip posistemis atitinka nacionalines taisykles;

i) rizikos vertinimo įstaiga – Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 402/2013 ([1]) 3 straipsnio 14 dalyje apibrėžta įstaiga;

j) EB patikros deklaracija – posistemio EB patikros deklaracija, parengta pagal Direktyvos 2008/57/EB 18 straipsnį ir V priedą, t. y. pareiškimas, kad posistemis atitinka taikomus Europos teisės aktus, taip pat visas nacionalines taisykles, kuriomis įgyvendinami esminiai Direktyvos 2008/57/EB reikalavimai;

k) tinklo projektas – projektas pradėti eksploatuoti naują, atnaujintą arba patobulintą stacionarią įrangą, kurią sudaro daugiau kaip vienas struktūrinis posistemis;

l) tinklo charakteristikos – TSS ir, kai taikoma, nacionalinėse taisyklėse aprašytos tinklo charakteristikos;

m) prie EB patikros deklaracijos pridedama techninė byla – paraiškos teikėjo sudarytas visų posistemio bylų ir dokumentų, kurių reikalaujama pagal visus taikomus ES teisės aktus, rinkinys;

n) dokumentai, pateikti leidimui gauti – dokumentų rinkinys, kurį paraiškos teikėjas nacionalinei saugos institucijai pateikė kartu su paraiška išduoti leidimą;

o) paraiškos teikėjas – subjektas, kuris pagal Direktyvos 2008/57/EB 18 straipsnį pasirašo EB patikros deklaraciją ir prašo išduoti leidimą pradėti eksploatuoti posistemį. Jei pagal Direktyvos 2008/57/EB 15 straipsnį būtina atlikti pavojaus vertinimą pagal bendrąjį saugos būdą, „pasiūlymo teikėjo“ vaidmens pavojui įvertinti pagal bendrąjį saugos būdą turėtų imtis paraiškos išduoti leidimą teikėjas;

p) paraiškos išduoti transporto priemonės arba tinklo projekto leidimą teikėjas – subjektas, prašantis išduoti leidimą pradėti eksploatuoti atitinkamai transporto priemonę arba tinklo projektą. Jei pagal Direktyvos 2008/57/EB 15 straipsnį būtina atlikti pavojaus vertinimą pagal bendrąjį saugos būdą, „pasiūlymo teikėjo“ vaidmens pavojui įvertinti pagal bendrąjį saugos būdą turėtų imtis paraiškos išduoti leidimą teikėjas.

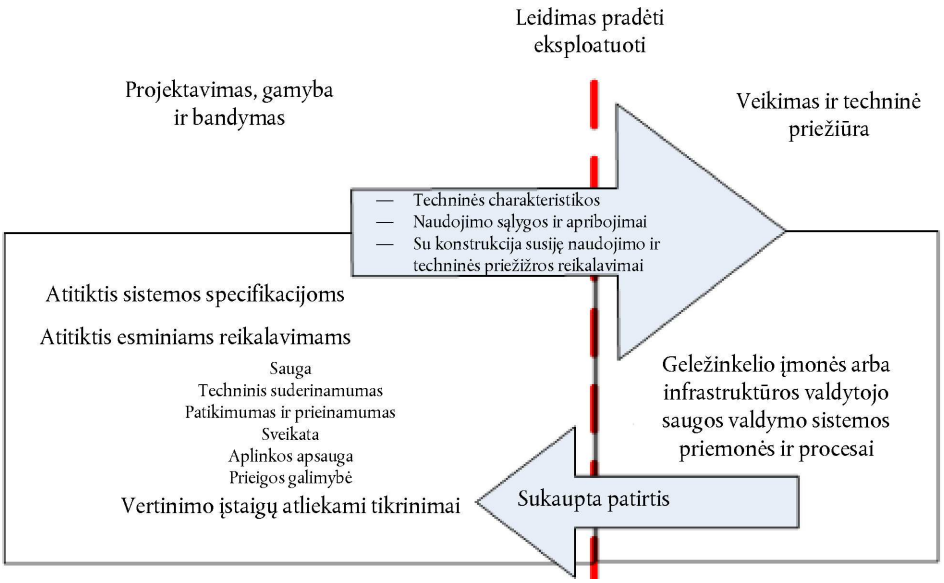
**LEIDIMAS PRADĖTI EKSPLOATUOTI POSISTEMIUS**

3. Leidimas pradėti eksploatuoti posistemį – tai valstybės narės pripažinimas, kad šio posistemio paraiškos teikėjas įrodė, jog posistemis, integruotas į geležinkelių sistemą ir būdamas projektinės veikimo būklės, atitinka visus esminius Direktyvos 2008/57/EB ([2]) reikalavimus. Pagal tos pačios direktyvos 17 straipsnio 1 dalį toks

([1]) 2013 m. balandžio 30 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 402/2013, kuriuo nustatomas bendrasis saugos būdas, susijęs su pavojaus lygio nustatymu ir pavojaus vertinimu, ir panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 352/2009 (OL L 121, 2013 5 3, p. 11).

([2]) Direktyvos 2008/57/EB III priede nustatyti esminiai reikalavimai geležinkelių sistemai (3 straipsnio 1 dalis). Šie reikalavimai būdingi geležinkelio sektoriui. Geležinkelių sistema, posistemiai, sąveikos sudedamosios dalys ir visos sąsajos turi atitikti šiuos esminius reikalavimus (4 straipsnio 1 dalis). Atitiktis esminiams reikalavimams yra būtina sąlyga, kad struktūrinį posistemį būtų galima pradėti eksploatuoti. Atitiktis esminiams Direktyvos 2008/57/EB reikalavimams nedaro poveikio kitų ES nuostatų taikymui (3 straipsnio 2 dalis).

leidimas pateikiamas kaip EB patikros deklaracija. Toliau pateiktoje schemoje apibendrinti veiksmai prieš išduodant leidimą pradėti eksploatuoti struktūrinį posistemį ir po išdavimo:




**LEIDIMAS PRADĖTI EKSPLOATUOTI TRANSPORTO PRIEMONES IR TRANSPORTO PRIEMONIŲ TIPŲ PATVIRTINIMAS**

4. Leidimo išdavimo tikslais transporto priemonę sudaro riedmenų posistemis ir, kai taikoma, riedmens kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemis. Transporto priemonės tipo patvirtinimas arba individualus leidimas pradėti eksploatuoti transporto priemonę yra bendras leidimas eksploatuoti transporto priemonę sudarantį (-ius) posistemį (-ius).

5. Reikalavimai, kylantys dėl funkcinių posistemių ir darantys poveikį transporto priemonės projektinei (veikimo) būsenai (įskaitant, pvz., veikimo charakteristikų reikalavimus) yra nustatyti atitinkamų struktūrinių posistemių TSS arba, kai leidžiama pagal Direktyvos 2008/57/EB nuostatas, nacionalinėmis taisyklėmis (pvz., kontrolės, valdymo ir signalizacijos B klasės sistemoms).

6. Kadangi transporto priemones sudaro vienas arba daugiau posistemių, su posistemiais susijusios Direktyvos 2008/57/EB IV skyriaus nuostatos taikomos atitinkamiems transporto priemonės arba transporto priemonės tipo posistemiams, nedarant poveikio kitų V skyriaus nuostatų taikymui.

7. Kai leidimas susijęs su transporto priemonėmis, kurias sudaro daugiau kaip vienas posistemis, paraiškos išduoti leidimą eksploatuoti transporto priemonę arba patvirtinti transporto priemonės tipą teikėjas, siekdamas įrodyti, kad šio tipo transporto priemonės, integruotos į geležinkelių sistemą ir būdamos projektinės veikimo būklės, kaip visuma atitinka taikomų Europos teisės aktų reikalavimus, įskaitant Direktyvos 2008/57/EB esminius reikalavimus, gali, kaip aprašyta Direktyvos 2008/57/EB V priede, abiejų posistemių EB patikros deklaracijas sujungti į vieną EB patikros deklaraciją.

8. Kai laikomasi Direktyvoje 2008/57/EB nustatytų sąlygų, turėtų pakakti vieno transporto priemonės tipo patvirtinimo arba leidimo pradėti eksploatuoti atskirą transporto priemonę visame ES geležinkelių tinkle. Taip yra, pavyzdžiui, kai leidimas eksploatuoti TSS atitinkančią transporto priemonę turi būti išduodamas arba transporto priemonės tipas turi būti patvirtinamas su naudojimo sąlyga, kad ta transporto priemone arba to tipo transporto priemonėmis numatyta važinėti tik TSS atitinkančiame tinkle (bet tik jei atitinkamose TSS, kurios taikytos išduodant atitinkamus leidimus, nėra neišspręstų klausimų ir nenumatyta specifinių atvejų, susijusių su tinklo ir transporto priemonės suderinamumu).

9. Transporto priemonių tipų patvirtinimo ir leidimų pradėti eksploatuoti atskiras transporto priemones tvarka yra suderinta ir apima aiškiai nustatytus etapus su nustatytais terminais.

10. Taikomos taisyklės, pagal kurias išduodami leidimai pradėti eksploatuoti transporto priemones ir patvirtinami transporto priemonių tipai, turėtų būti pastovios, skaidrios ir nediskriminacinės. Tos taisyklės turėtų būti TSS arba, jeigu leidžiama pagal Direktyvos 2008/57/EB nuostatas, nacionalinės taisyklės, apie kurias pranešta Komisijai ir kurios pateiktos Komisijos sukurtoje duomenų bazėje. Nuo TSS priėmimo momento valstybės

narės neturėtų priimti jokių nacionalinių taisyklių, susijusių su gaminiais arba posistemių dalimis, kuriems taikoma ta TSS (išskyrus nurodytus neišspręstus klausimus). Jeigu transporto priemonė arba transporto priemonės tipas neatitinka TSS reikalavimų, turėtų būti kuo labiau laikomasi abipusio pripažinimo principo, kad nebūtų keliama nebūtinų reikalavimų ar atliekama perteklinių patikrų, nebent tai būtina siekiant patikrinti to tipo transporto priemonės ir atitinkamo tinklo techninį suderinamumą.

11. Su transporto priemonėmis susiję leidimai turėtų būti siejami su jų projektinės veikimo būklės techninėmis charakteristikomis, įskaitant apribojimus ir naudojimo sąlygas, ir juose turėtų būti nurodytas valstybės (-ių) narės (-ių) tinklas (-ai) ([1]), kuriame (-iuose) leidžiama naudoti to tipo transporto priemones. Leidime nurodytos techninės charakteristikos turėtų būti:

— deklaruotos gamintojų ar perkančiųjų organizacijų, kurios veikia kaip paraiškos išduoti leidimą eksploatuoti transporto priemonę ar patvirtinti transporto priemonės tipą teikėjai,

— patikrintos ir patvirtintos vertinimo įstaigų,

— patvirtintos dokumentais prie EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje.

12. Kiekvienos atskiros to paties tipo transporto priemonės techninės charakteristikos, nurodytos 11 punkte, yra vienodos.

13. Nei tipo patvirtinimas, nei leidimas pradėti eksploatuoti konkrečią transporto priemonę neturi būti siejamas su tam tikru maršrutu, geležinkelio įmone, transporto priemonės valdytoju ar už techninę priežiūrą atsakingu subjektu.

14. Siekiant užtikrinti, kad nereikėtų patvirtinti transporto priemonių tipų ir išduoti leidimų pradėti eksploatuoti atskiras transporto priemones konkrečiais maršrutais bei išvengti pakartotinio leidimų išdavimo pasikeitus kurio nors maršruto charakteristikoms, visi su transporto priemone susijusiam leidimui taikomi apribojimai ir naudojimo sąlygos turėtų būti apibrėžti kaip techninių konstrukcijos charakteristikų, o ne geografiniai parametrai.

**TIPO PATVIRTINIMAS**

15. Patvirtinant tipą yra vertinamos projektinės veikimo būklės transporto priemonės savybės, susijusios su transporto priemonės tipu. Pagal Direktyvos 2008/57/EB 26 straipsnio 1 dalį gali būti pirma patvirtinamas transporto priemonės tipas, o po to, pagal Direktyvos 2008/57/EB 26 straipsnio 3 dalį patikrintus atitiktį tipui, gali būti leidžiama pradėti eksploatuoti atskiras to tipo transporto priemones (įskaitant atskirų transporto priemonių serijas). Kita galimybė – leidžiant pradėti eksploatuoti pirmą tam tikro tipo transporto priemonę, pagal Direktyvos 2008/57/EB 26 straipsnio 2 dalį patvirtinamas transporto priemonės tipas. Taip kitas to paties tipo transporto priemones gali būti leidžiama pradėti eksploatuoti patikrinus jų atitiktį tipui pagal Direktyvos 2008/57/EB 26 straipsnio 3 dalį. Ši transporto priemonių tipo patvirtinimo koncepcija gamintojams suteikia galimybę teikti rinkai ir nurodyti savo kataloge tam tikrus transporto priemonių tipus ir taip klientams siūlyti jau patvirtinto tipo transporto priemones, užuot pirmiausia pagaminus atskiras transporto priemones tokių tipų, kokių galėtų užsakyti klientas. Vienas iš šios koncepcijos tikslų – padėti tokių tipų transporto priemonių pirkėjams išvengti didelės dalies rizikos, susijusios su leidimų gavimu.

16. Tipo koncepcija svarbi ir maršrutų suderinamumui. Siekdama įvertinti, ar maršrutas yra tinkamas traukiniui, geležinkelio įmonė palygina iš tam tikro tipo transporto priemonių sudaryto traukinio charakteristikas su informacija, kurią infrastruktūros registre pateikė infrastruktūros valdytojas. Infrastruktūros valdytojai jau dabar įpareigoti skelbti informaciją apie infrastruktūros pobūdį (Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB ([2]) nustatyti geležinkelių tinklo prieigos reikalavimai, o direktyvose 2004/49/EB ir 2008/57/EB bei traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS – eksploatavimo reikalavimai). Kol bus sukurtas ir užpildytas infrastruktūros registras, infrastruktūros valdytojai šią informaciją turėtų skelbti kita forma. Tačiau taip infrastruktūros valdytojams nesuteikiama teisės geležinkelio įmonių transporto priemonėms ar traukiniams taikyti kokių nors papildomų leidimų reikalavimų.

17. Leidimų pradėti eksploatuoti transporto priemones išdavimo procesas ir vėlesnis konkrečių transporto priemonių naudojimas ir techninė priežiūra – tai du aiškiai atskirti procesai, reglamentuojami atskiromis nuostatomis. Dėl šio atskyrimo gamintojai gali teikti rinkai jau leidžiamas eksploatuoti transporto priemones, jas naudoti gali įvairios geležinkelio įmonės, o jų techninę priežiūrą atlikti kiti už techninę priežiūrą atsakingi subjektai, priklausomai nuo eksploatavimo sąlygų taikydami skirtingus techninės priežiūros režimus.

([1]) Valstybės narės teritorijoje gali būti vienas ar daugiau geležinkelių tinklų.
([2]) 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (OL L 75, 2001 3 15, p. 29).

18. Jei transporto priemonių tipus ketinama patvirtinti daugiau nei vienoje valstybėje narėje (pvz., naudoti transporto koridoriuose), nacionalinės saugos institucijos gali bendradarbiauti, kad kartu atliktų pirmąjį ir papildomus patvirtinimus (vienalaikis patvirtinimas). Atitinkamoms nacionalinėms saugos institucijoms tai suteikia galimybę dalytis darbus (pvz., kiekviena iš jų gali specializuotis pagal teminę sritį), o nacionalinei saugos institucijai, išduodančiai pirmąjį leidimą, – pripažinti kitų nacionalinių saugos institucijų atliktą darbą ir juo pasinaudoti.

**LEIDIMAS PRADĖTI EKSPLOATUOTI STACIONARIŲ ĮRENGINIŲ POSISTEMIUS**

19. Reikia pabrėžti, kad TSS nenumatyta išsamaus stacionariems įrenginiams taikomų reikalavimų, kuriuos turėtų atitikti tam tikras posistemis, rinkinio. TSS nustatyti reikalavimai apima elementus, kurie yra svarbūs stacionaraus įrenginio posistemių suderinamumui su TSS atitinkančia transporto priemone.

20. Kad stacionarūs įrenginiai atitiktų esminius visų taikomų ES teisės aktų reikalavimus, valstybės narės, be TSS taikymo, gali reikalauti taikyti kitas taisykles, pvz., elektros saugos, civilinės inžinerijos, statybos, sanitarijos, apsaugos nuo gaisro kodeksus ir kt., kurios nebūtinai turi būti suderintos, kad atitiktų Direktyvos 2008/57/EB tikslus. Šios taisyklės neturėtų prieštarauti TSS nuostatoms.

21. Kai tinklo projektą sudaro daugiau nei vienas stacionaraus įrenginio posistemis, siekiant supaprastinti procesą siūloma, kad paraiškos teikėjas, siekdamas įrodyti, kad tinklo projektas, integruotas į geležinkelių sistemą, kaip visuma atitinka taikomų Europos teisės aktų reikalavimus, įskaitant Direktyvos 2008/57/EB esminius reikalavimus, galėtų, kaip aprašyta Direktyvos 2008/57/EB V priede, visų posistemių EB patikros deklaracijas sujungti į vieną bendrą tinklo projekto EB patikros deklaraciją.

22. Taikomos nacionalinės taisyklės, pagal kurias išduodami leidimai pradėti eksploatuoti stacionarių įrenginių posistemius, turėtų būti pastovios, skaidrios ir nediskriminacinės. Nedarant poveikio 19 ir 20 punktų taikymui, taisyklės, susijusios su esminiais geležinkelių sistemos reikalavimais, nustatytais Direktyva 2008/57/EB, turėtų būti techninės sąveikos specifikacijos arba, jeigu leidžiama pagal Direktyvą 2008/57/EB, nacionalinės taisyklės, apie kurias pranešta Komisijai ir kurios pateiktos Komisijos įsteigtoje duomenų bazėje. Nuo TSS priėmimo momento valstybės narės neturėtų priimti jokių nacionalinių taisyklių, susijusių su gaminiais ar posistemio dalimis, kuriems taikoma ta TSS (išskyrus tuos aspektus, kurie TSS aiškiai nurodyti kaip neišspręsti klausimai).

23. Leidimas pradėti eksploatuoti stacionaraus įrenginio posistemius turėtų būti siejamas su jų techninėmis charakteristikomis, įskaitant apribojimus ir naudojimo sąlygas. Leidime pradėti eksploatuoti nurodomos techninės charakteristikos turėtų būti:

— deklaruotos paraiškos teikėjo,

— patikrintos ir patvirtintos vertinimo įstaigų,

— patvirtintos dokumentais prie EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje.

24. Leidimo pradėti eksploatuoti stacionarių įrenginių posistemius išdavimo procesas ir tų posistemių eksploatavimas bei techninė priežiūra yra du aiškiai atskirti procesai, reglamentuojami atskiromis nuostatomis.

**ESMINIAI REIKALAVIMAI, TECHNINĖS SĄVEIKOS SPECIFIKACIJOS (TSS) IR NACIONALINĖS TAISYKLĖS**

25. Sąveikos direktyva nustatomi geležinkelių sistemai taikomi esminiai reikalavimai. Šie reikalavimai – tai „**visos** III priede nurodytos sąlygos, kurias turi atitikti geležinkelių sistema, posistemiai ir sąveikos sudedamosios dalys, įskaitant sąsajas“ (Direktyvos 2008/57/EB 2 straipsnio g punktas). Taigi geležinkelių sistemai keliami esminiai reikalavimai yra išsamūs. Valstybė narė ar nacionalinė saugos institucija negali nustatyti jokių reikalavimų ar sąlygų, išskyrus kaip numatyta 17 straipsnyje.

26. Techninis tinklo ir transporto priemonių sąsajos suderinamumas yra svarbus siekiant užtikrinti saugą. Nors šios sąsajos saugos aspektą galima įrodyti naudojant pamatines sistemas arba taikant neabejotino pavojaus prognozę pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 352/2009 ([1]), dėl su sąveika susijusių priežasčių būtina, kad

([1]) 2009 m. balandžio 24 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 352/2009 dėl bendrojo saugos būdo, susijusio su pavojaus analize ir vertinimu (OL L 108, 2009 4 29, p. 4). Tas reglamentas 2015 m. gegužės 21 d. bus panaikintas ir pakeistas Įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 402/2013.

techninis suderinamumas būtų įrodomas remiantis suderintomis Sąjungos taisyklėmis, t. y. TSS, arba, jei tokių taisyklių nėra, nacionalinėmis taisyklėmis. Todėl sąveikos užtikrinimo tikslais transporto priemonės ir tinklo sąsajų tinkamumas turėtų būti įrodomas taisyklėmis grindžiamu būdu.

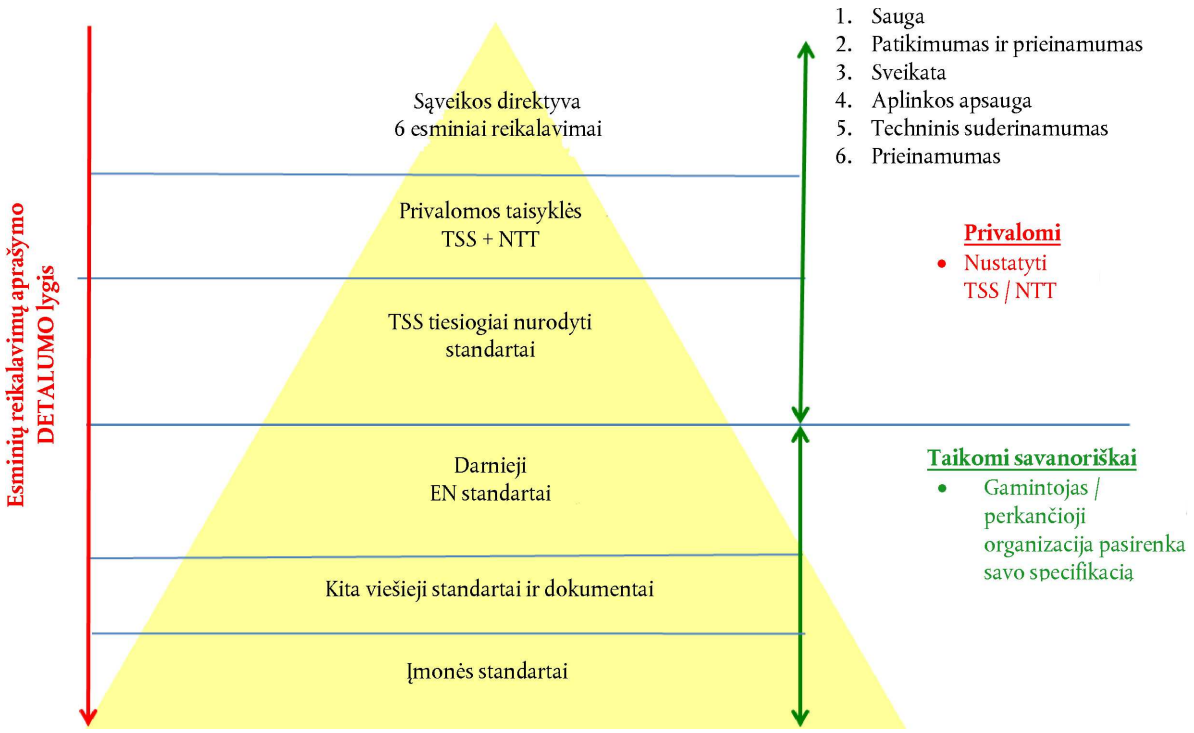
27. Dėl to, viena vertus, TSS turėtų būti išsamiai nustatytos sąsajos, nurodytos 26 punkte. TSS turėtų būti išsamiai nustatytas ir kiekvienas tikslinės sistemos pagrindinis parametras bei sąsaja, kuriuos būtina aiškiai patikrinti prieš išduodant leidimą, taip pat atitinkami atitikties vertinimo reikalavimai.

28. Kita vertus, TSS turėtų būti nustatyta reikalavimų tik *tiek, kiek reikia*, kad būtų užtikrintas optimalus techninio suderinimo lygis, ir privalomos nuostatos, kurių reikia, kad būtų laikomasi Direktyvos 2008/57/EB esminių reikalavimų ir būtų pasiekti tos direktyvos 1 straipsnyje nustatyti tikslai (5 straipsnio 3 dalis). Todėl TSS reikalavimų detalumo lygis turėtų būti tik toks, kokį būtina suderinti, kad būtų pasiekti šie tikslai ir kartu užtikrinta atitiktis esminiams reikalavimams. Jose turėtų būti nustatytos ir posistemių tarpusavio sąsajos. Kiekvienoje TSS nurodomas tikslinis posistemis, kurį galima palaipsniui sukurti per priimtiną laikotarpį.

29. Paraiškos teikėjai, užtikrindami atitiktį esminiams reikalavimams, turėtų turėti teisę naudoti pasirinktus techninius sprendimus, su sąlyga, kad tokių techninių sprendimų specifikacijos atitinka TSS ir kitus taikomus teisės aktus.

30. Siekiant tikslo sukurti bendrą Europos geležinkelių erdvę be vidaus sienų, esminius reikalavimus atitinkančių gaminių technines specifikacijas galima nustatyti darniuosiuose standartuose (EN). Kai kuriais atvejais darniuosiuose standartuose, kuriais nustatomi TSS pagrindiniai parametrai, daroma atitikties tam tikroms TSS nuostatoms prielaida. Laikantis naujo požiūrio į techninį derinimą ir standartizavimą šių standartų taikymas išlieka savanoriškas, tačiau nuorodos į juos skelbiamos *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Šios specifikacijos turėtų būti išvardytos ir TSS taikymo vadovuose, kad jas būtų lengviau taikyti pramonėje. Šios specifikacijos ir toliau turėtų papildyti TSS.

31. Specifikacijų, nurodytų 26–30 punktuose, hierarchija ir išsamumo lygis pavaizduoti toliau pateiktoje schemoje:




32. TSS neturėtų būti kartojamos nuostatos, kuriomis siekiama užtikrinti, kad projektinės veikimo būklės posistemis arba transporto priemonė atitiktų kitų taikomų direktyvų reikalavimus.

33. Projektuojant ir (arba) planuojant posistemį arba transporto priemonę ir užtikrinant jo (jos) projektinę veikimo būklę turi būti taikomi ne tik Direktyvos 2008/57/EB reikalavimai, bet ir reikalavimai, kylantys iš kitų ES nuostatų. Paraiškos teikėjas turi užtikrinti, kad būtų laikomasi šių reikalavimų.

34. Nedarant poveikio 19 ir 20 punktų taikymui, nacionalinės taisyklės gali būti ir toliau taikomos leidimams tik Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnio 3 dalyje nurodytais atvejais. Tie atvejai yra:

— aplinkybės, kai atitinkamos TSS nėra, t. y.:

a) TSS neišspręsti klausimai;

b) tinklai ir transporto priemonės, kuriems TSS netaikomos (nenumatomos taikyti);

c) senosioms sistemoms keliami reikalavimai (t. y. sistemos sąsajos, kurių nenumatoma įtraukti į TSS);

d) reikalavimai TSS neatitinkančioms transporto priemonėms, pradėtoms eksploatuoti prieš įsigaliojant TSS arba pereinamuoju laikotarpiu,

— leidžiančios nukrypti nuostatos, kurioms taikomas Direktyvos 2008/57/EB 9 straipsnis,

— TSS nustatyti specifiniai atvejai, kuriais į tikslinę sistemą įtraukiami nacionaliniai variantai.

35. 34 punkte išvardytais atvejais valstybės narės turėtų remtis taisyklėmis, apimančiomis esminius reikalavimus, įskaitant transporto priemonių ir jų tinklo techninio suderinamumo reikalavimus, tas taisykles paskelbti ir užtikrinti, kad jų būtų laikomasi. Siekiant išlaikyti esamą sąveikos lygį ir išvengti paraiškos teikėjų diskriminavimo, šios taisyklės turėtų būti tokios pat išsamios kaip TSS, o jų reikalavimai turėtų būti visiškai aiškūs (t. y. jose turėtų būti nurodytos atitinkamų parametrų vertės ir atitikties vertinimo metodai).

36. Jeigu pateikiama paraiška papildomai patvirtinti esamų TSS neatitinkančių transporto priemonių tipą ar išduoti leidimą eksploatuoti atskiras TSS neatitinkančias transporto priemones, pagal Direktyvos 2008/57/EB 25 straipsnį valstybei narei, kurioje prašoma papildomų leidimų, leidžiama tikrinti tik suderinamumą su jos tinklu. Taikant abipusio pripažinimo principą, kaip aprašyta 52–54 punktuose, ši valstybė narė turėtų pripažinti pirmą leidimą pradėti eksploatuoti, nebent ji gali įrodyti (paraiškos išduoti papildomą leidimą teikėjui), kad yra didelis pavojus saugai. Šis principas atitinka poreikį užtikrinti, kad nebūtų diskriminuojami vienoje valstybėje narėje patvirtinti transporto priemonių tipai ar atskiros transporto priemonės, kurias pirmą kartą leista pradėti eksploatuoti vienoje valstybėje narėje.

37. Todėl, siekiant aiškumo, valstybės narės savo nacionalinėse taisyklėse turėtų nurodyti, kurios nuostatos taikomos tik naujoms transporto priemonėms ir posistemiams pirmą kartą išduodant leidimą pradėti jas (juos) eksploatuoti ir (arba) esamiems transporto priemonių tipams ir (arba) atnaujintoms arba patobulintoms transporto priemonėms, kai turi būti išduodamas naujas leidimas pradėti jas eksploatuoti, ir (arba) visiems jau eksploatuojamiems posistemiams ir transporto priemonėms.

**BENDRŲJŲ SAUGOS BŪDŲ PAVOJAUS LYGIUI NUSTATYTI IR VERTINTI (BSB PV) TAIKYMAS IR SAUGOS VALDYMO SISTEMA (SVS)**

38. Išduodant leidimą pradėti eksploatuoti BSB PV yra privalomas tik šiais atvejais:

a) jei tam tikru klausimu to reikalaujama pagal TSS arba nacionalinę taisyklę, taikomą pagal Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnio 3 dalį;

b) kaip reikalaujama pagal Direktyvos 2008/57/EB 15 straipsnio 1 dalį saugiam posistemių integravimui atlikti, kai privalomų taisyklių nenustatyta.

Visais kitais atvejais išduodant tokį leidimą BSB PV neprivalomas.

39. Terminu „saugus integravimas“ gali būti nusakoma:

a) saugus posistemį sudarančių elementų integravimas;

b) saugus transporto priemonę ar tinklo projektą sudarančių posistemių integravimas;

kalbant apie transporto priemones:

c) saugus transporto priemonės ir tinklo charakteristikų integravimas;

d) saugus transporto priemonių integravimas į geležinkelio įmonių SVS. Tai apima transporto priemonių tarpusavio sąsajas, sąsajas su posistemį naudojančiais darbuotojais, taip pat už priežiūrą atsakingo subjekto techninės priežiūros veiklą;

e) saugus traukinio integravimas į konkrečius maršrutus, kuriuose jis naudojamas;

kalbant apie tinklo projektus:

f) saugus tinklo projekto integravimas su transporto priemonės charakteristikomis, apibrėžtomis TSS ir nacionalinėse taisyklėse;

g) saugus integravimas su gretimomis tinklo dalimis (geležinkelio linijų sekcijomis);

h) saugus tinklo projekto integravimas į infrastruktūros valdytojo SVS. Tai apima sąsajas su tinklo projektą naudojančiais darbuotojais, taip pat infrastruktūros valdytojo arba jo rangovų techninės priežiūros veiklą;

i) saugus tinklo projekto integravimas su konkrečiais jame naudojamais traukiniais.

40. Kalbant apie saugaus integravimo ir leidimo pradėti eksploatuoti transporto priemones santykį:

— prieš išduodant leidimą pradėti eksploatuoti turėtų būti tikrinami 39 punkto a, b ir c papunkčiuose nurodyti dalykai. Bet kokia iš jų išvesta sąlyga ir naudojimo apribojimai (pvz., traukinio sudėties apribojimai, įskaitant kelių sukabintų riedmenų vienetų naudojimą ar lokomotyvų naudojimą kartu su traukinį sudarančiomis transporto priemonėmis) turėtų būti nurodomi Direktyvos 2008/57/EB 18 straipsnio 3 dalyje nurodytoje prie EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje taip, kad posistemio ar transporto priemonės, kurį (-ią) leista pradėti eksploatuoti, naudotojas galėtų taikyti šias sąlygas ir naudojimo apribojimus pagal savo SVS,

— 39 punkto d papunktis nėra leidimo išdavimo proceso dalis. Jį turėtų atlikti geležinkelio įmonė, tinkamai atsižvelgdama į visas sąlygas ir naudojimo apribojimus, nustatytus remiantis a, b ir c papunkčiais bei atitikties TSS ir taikomoms nacionalinėms taisyklėms patikra,

— 39 punkto e papunktis nėra leidimo išdavimo proceso dalis. Jį turėtų atlikti geležinkelio įmonė, remdamasi visa informacija, reikalinga siekiant nustatyti traukinio charakteristikas bei traukinio ir maršruto suderinamumą (pvz., naudojimo sąlygas, sąsajos parametrų vertes), nustatytus remiantis a, b ir c papunkčiais ir infrastruktūros registre pateikta informacija.

40a. Kalbant apie saugaus integravimo ir leidimo pradėti eksploatuoti stacionarius posistemius ir tinklo projektus santykį:

— prieš išduodant leidimą pradėti eksploatuoti turėtų būti tikrinami 39 punkto a, b, f ir g papunkčiuose nurodyti dalykai. Bet kokia iš jų išvesta sąlyga ir naudojimo apribojimai turėtų būti nurodomi Direktyvos 2008/57/EB 18 straipsnio 3 dalyje nurodytoje prie EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje taip, kad posistemio ar tinklo projekto, kurį leista pradėti eksploatuoti, naudotojas galėtų taikyti šias sąlygas ir naudojimo apribojimus pagal savo SVS,

— 39 punkto h papunktis nėra leidimo išdavimo proceso dalis. Jį turėtų atlikti infrastruktūros valdytojas, tinkamai atsižvelgdamas į visas sąlygas ir naudojimo apribojimus, nustatytus remiantis a, b ir c papunkčiais bei atitikties TSS ir taikomoms nacionalinėms taisyklėms patikra,

— 39 punkto i papunktis nėra leidimo išdavimo proceso dalis. Jį turėtų atlikti infrastruktūros valdytojas, remdamasis visa informacija, reikalinga siekiant nustatyti maršruto charakteristikas bei traukinio ir maršruto suderinamumą (pvz., naudojimo sąlygas, sąsajos parametrų vertes), nustatytus remiantis a, b ir c papunkčiais ir transporto priemonių tipų registre pateikta informacija.

41. Kalbant apie BSB PV taikymą saugiam integravimui patikrinti prieš išduodant leidimą pradėti eksploatuoti:

— 39 punkto a papunktį visiškai apima posistemiui taikomų TSS taikymo sritis; kai šiuo klausimu nėra aiškių techninių taisyklių, TSS gali būti taikomas rizika grindžiamas požiūris, reikalaujama taikyti BSB PV ir nurodyti, iki kokio priimtino lygio turėtų būti valdomas pavojus,

— kai šią sąsają išsamiai nustatančių privalomų taisyklių (TSS, nacionalinių taisyklių) nėra, tikrinimas pagal 39 punkto b papunktį turėtų būti atliekamas taikant BSB PV,

— 39 punkto c papunktis turėtų būti išsamiai nustatytas TSS ir, kai numatyta Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnio 3 dalyje, nacionalinėmis taisyklėmis, ir šią taisyklėmis grindžiamą patikrą turėtų atlikti paskelbtoji įstaiga arba paskirtoji įstaiga, vykdydama savo pareigą, susijusią su „atitinkamo posistemio sąsajų su sistema, į kurią jis įtraukiamas, patikra“ (Direktyvos 2008/57/EB 18 straipsnis), nes kitaip kiltų pavojus, kad nebus laikomasi skaidrumo, nediskriminavimo ir sąveikos reikalavimų,

— taigi, kai yra TSS arba nacionalinės taisyklės, 39 punkto c papunkčiui taikyti BSB PV neprivaloma. Kai ši sąsaja nėra išsamiai nustatyta nacionalinėmis taisyklėmis (pvz., kai kurių senųjų signalizacijos sistemų ir inovacinių sprendimų atveju), jose gali būti reikalaujama taikyti BSB PV sprendžiant pavojų, kurie jose nenagrinėjami, klausimus.

**TSS IR NACIONALINIŲ TAISYKLIŲ VIENTISUMAS**

42. Pripažįstama, kad TSS sukurtos pasitelkiant sektoriaus asociacijų ir nacionalinių saugos institucijų ekspertus, atsižvelgiant į nacionalines taisykles ir remiantis praktine patirtimi. Jose atsispindi naujausi pasiekimai arba geriausios turimos žinios; jas su minėtais ekspertais parengė agentūra ir jos buvo apsvarstytos Direktyvos 2008/57/EB 29 straipsnyje nurodytame komitete. Todėl valstybės narės pripažįsta TSS tinkamomis pagal paskirtį (įskaitant neišspręstus klausimus) ir jos yra teisiškai privalomos. Šių privalomų reikalavimų tikrinimas ar tvirtinimas nėra leidimų išdavimo proceso dalis.

43. Vis dėlto, siekiant išsaugoti TSS ir nacionalinių taisyklių vientisumą, kiekvienas subjektas, bet kada sužinojęs apie galimą TSS ar nacionalinių taisyklių trūkumą, privalo skubos tvarka pagal galiojančias procedūras pareikšti visiškai pagrįstas abejones, kad visi susiję subjektai būtų nedelsiant informuoti apie galimą trūkumą ir galėtų imtis tinkamų veiksmų.

44. Valstybės narės turėtų imtis tinkamų priemonių iš dalies pakeisti nacionalines taisykles, kuriose yra trūkumų ar kurios yra nesuderinamos su TSS.

45. Jeigu trūkumas yra techninėje sąveikos specifikacijoje, taikomas Direktyvos 2008/57/EB 7 straipsnis ir šio trūkumo klausimas turėtų būti sprendžiamas:

a) pateikiant agentūros techninę nuomonę arba

b) padarant TSS pakeitimą

arba abiem šiomis priemonėmis.

Priklausomai nuo konkretaus atvejo, TSS pakeitimas gali būti daromas:

1) iš dalies pakeičiant tikslinės sistemos specifikaciją;

2) įtraukiant specifinius atvejus, kai jie yra susiję tik su ribotu valstybių narių skaičiumi ir laikoma, kad derinimas ES lygiu nėra būtinas;

3) įtraukiant neišspręstus klausimus, kai derinimas ES lygmeniu yra būtinas, tačiau dar negali būti aiškiai nustatytas TSS.

**SU LEIDIMŲ PRADĖTI EKSPLOATUOTI TAIKYMO SRITIMI NESUSIJUSIOS PATIKROS**

46. Traukinio ir maršruto suderinamumo patikra turėtų būti nesusijusi su transporto priemonių tipo patvirtinimu ar leidimo pradėti eksploatuoti atskirą transporto priemonę išdavimu. Traukinio ir maršruto suderinamumo patikrą, vykdydama planavimo procesą (pavyzdžiui, teikdama maršrutų siūlymus) ir kasdien taikydama savo SVS, valdo geležinkelio įmonė (arba infrastruktūros valdytojas, jei jis naudoja traukinius). Geležinkelio įmonė suderinamumą turėtų nustatyti gaudama informaciją iš infrastruktūros valdytojo, kurią jis pateikia infrastruktūros registre, ir iš transporto priemonės techninės bylos, kuri parengiama gaunant leidimą pradėti eksploatuoti, pridedama prie EB patikros deklaracijos ir vėliau tvarkoma. Pereinamuoju laikotarpiu, t. y. kol bus sukurtas ir visais suderinamumo su tinklu patikrai svarbiais duomenimis užpildytas infrastruktūros registras, infrastruktūros valdytojai geležinkelio įmonėms būtiną informaciją turėtų skaidriai pateikti naudodami kitas priemones.

47. Geležinkelio įmonės gebėjimo valdyti transporto priemonių naudojimą ir techninę priežiūrą vertinimas nėra leidimų išdavimo proceso dalis. Tą vertinimą apima saugos sertifikavimo procesas ir nuolatinė priežiūra, kurią vykdo nacionalinė saugos institucija.

48. Infrastruktūros valdytojo gebėjimo valdyti tinklo projektų naudojimą ir techninę priežiūrą vertinimas nėra leidimų išdavimo proceso dalis. Tą vertinimą apima įgaliojimų saugos srityje suteikimo procesas ir nuolatinė priežiūra, kurią vykdo nacionalinė saugos institucija.

49. Už priežiūrą atsakingo subjekto gebėjimo valdyti transporto priemonių techninę priežiūrą vertinimas nėra leidimų išdavimo proceso dalis. Tą vertinimą apima geležinkelio įmonės SVS. Kai taikomas už priežiūrą atsakingo subjekto sertifikavimo procesas, geležinkelio įmonės saugos valdymo sistemoje į jį gali būti atsižvelgiama.

50. Todėl nereikalaujama, kad paraiškos patvirtinti transporto priemonės tipą arba išduoti leidimą pradėti eksploatuoti transporto priemonę arba posistemį teikėjas įvertintų keitimų, kurie geležinkelių sistemoje, kaip visumoje, gali būti padaryti dėl transporto priemonės ar posistemio konstrukcijos, svarbą. Jeigu paraiškos teikėjas yra geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas, ketinanti (-is) naudoti tą transporto priemonę ar posistemį, ji (jis), kaip už savo geležinkelių sistemos dalies keitimo valdymą atsakinga (-as) geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas, taiko BSB PV nepriklausomai nuo savo, kaip paraiškos išduoti leidimą pradėti eksploatuoti teikėjo, vaidmens.

51. Praktikoje, kai gamintojas pagamina tam tikrą konstrukciją geležinkelio įmonės užsakymu, paprastai iš dalies sutampa laikotarpiai:

— struktūrinio posistemio atitikties patikros, kurią atlikus parengiama EB patikros deklaracija (39 punkto a, b ir c papunkčius apimanti veikla), ir

— šio posistemio integravimo į geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojo SVS (39 punkto d ir e papunkčius apimanti veikla).

Tai gero projektų valdymo, kuris tam tikromis aplinkybėmis suteikia galimybę kuo labiau sutrumpinti laikotarpį nuo leidimo pradėti eksploatuoti išdavimo iki faktinio transporto priemonės arba tinklo projekto naudojimo komercinėje veikloje pradžios, sudedamoji dalis. Šiomis aplinkybėmis nacionalinė saugos institucija dalyvauja tuo pačiu metu, kaip

— institucija, atsakinga už transporto priemonių tipo patvirtinimą arba leidimo pradėti eksploatuoti atskirą transporto priemonę išdavimą, ir kaip

— institucija, atsakinga už saugos sertifikatų arba įgaliojimų saugos srityje suteikimo priežiūrą.

Nors šių dviejų užduočių vykdymo laikas gali iš dalies sutapti, jos turėtų būti oficialiai atskiros: pirmosios užduoties kita šalis yra paraiškos išduoti leidimą eksploatuoti transporto priemonę ar patvirtinti transporto priemonės tipą teikėjas, o antrosios – geležinkelio įmonė ar infrastruktūros valdytojas, ketinanti (-is) naudoti posistemį arba transporto priemonę.

**ABIPUSIS TAISYKLIŲ IR TRANSPORTO PRIEMONIŲ PATIKRŲ PRIPAŽINIMAS**

52. Valstybės narės turėtų abipusiai pripažinti patikrinimus, atliktus pagal kitų valstybių narių nacionalines taisykles, nebent:

a) neįrodytas suderinamumas su tinklu arba

b) valstybė narė paraiškos teikėjui gali įrodyti, kad yra didelis pavojus saugai;

c) siekiant išvengti nebūtinų reikalavimų ir perteklinių patikrų, turėtų būti kuo labiau laikomasi abipusio pripažinimo principo, nebent tokie reikalavimai ar patikros būtini siekiant patikrinti transporto priemonės ir konkretaus tinklo techninį suderinamumą ir nėra lygiaverčiai pirmąjį leidimą išdavusios valstybės narės taisyklėms.

53. Taikydamos papildomus leidimus, valstybės narės neturėtų ginčyti išduodant ankstesnį leidimą taikytų nacionalinių taisyklių,

— taikomų neišspręstiems klausimams, nesusijusiems su transporto priemonės ir tinklo techniniu suderinamumu, arba

— priskiriamų prie A kategorijos Direktyvos 2008/57/EB 27 straipsnio 4 dalyje nurodytame informaciniame dokumente.

54. Nepaisant to, kad nėra bendrųjų pavojaus priimtinumo kriterijų, pagal Komisijos reglamento dėl BSB, susijusio su pavojaus analize ir įvertinimu ([1]), 7 straipsnio 4 dalį, taikant BSB pavojui vertinti turėtų būti abipusiai pripažįstami BSB vertinimai, atlikti vykdant patikras, kurių reikalaujama TSS.

([1]) Ši dalis bus pakeista Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 402/2013 15 straipsnio 5 dalimi (taikoma nuo 2015 m. gegužės 21 d.).

**VAIDMENYS IR PAREIGOS**

55. Kad būtų galima išduoti leidimą pradėti eksploatuoti posistemį, gamintojas arba perkančioji organizacija (t. y. pareiškėjas pagal Direktyvos 2008/57/EB 18 straipsnio 1 dalį) turi atlikti arba savo atsakomybe pavesti atlikti visas būtinas projektavimo, konstravimo ir bandymo užduotis ir pasirašyti EB patikros deklaraciją.

56. Paskelbtosios įstaigos patikrina atitiktį TSS reikalavimams ir parengia paraiškos teikėjui skirtą (-us) EB patikros sertifikatą (-us). Direktyvos 2008/57/EB 18 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad paskelbtoji įstaiga, „remdamasi atitinkamose TSS, taip pat 34 ir 35 straipsniuose numatytų registrų informacija, vykdo ir atitinkamo posistemio sąsajų su sistema, į kurią minėtasis posistemis įtraukiamas, patikrą“. Vadinasi, paskelbtoji įstaiga tikrina techninį suderinamumą su kitais posistemiais, ir tai dera su faktu, kad techninis suderinamumas apibrėžiamas techninėse sąveikos specifikacijose. Šios patikros apima tik atitinkamas technines sąveikos specifikacijas. Kiekviena paskelbtoji įstaiga parengia savo atliktų patikrų techninę bylą.

57. 56 punkto nuostatos *mutatis mutandis* taikomos paskirtosioms įstaigoms ir nacionalinėms taisyklėms.

58. Remiantis Direktyvos 2008/57/EB 15 straipsnio 1 dalimi, nacionalinės saugos institucijos, prieš išduodamos leidimus pradėti eksploatuoti, turėtų patikrinti dokumentus, kurie pridedami prie paraiškos išduoti leidimą pradėti eksploatuoti ir kuriais įrodomas patikros procedūros tinkamumas. Šį patikrinimą turėtų sudaryti dokumentų, pateiktų leidimui gauti, išsamumo, tinkamumo ir nuoseklumo patikrinimas. Jis apsiriboja nacionalinių (geležinkelio) saugos institucijų kompetencijai priklausančiais klausimais, kaip apibrėžta Direktyvoje 2004/49/EB.

59. Jeigu valstybė narė (arba nacionalinė saugos institucija) nustato su paraiška išduoti leidimą pradėti eksploatuoti susijusią problemą, t. y. kad struktūrinis posistemis, kurio EB patikros deklaracija pridėta prie techninės bylos, nevisiškai atitinka Direktyvą 2008/57/EB ir visų pirma neatitinka esminių reikalavimų, ji turėtų taikyti Direktyvos 2008/57/EB 19 straipsnį. Pagal Direktyvos 2008/57/EB 14 straipsnį ši nuostata *mutatis mutandis* taikoma sąveikos sudedamosioms dalims.

60. Nacionalinės saugos institucijos neturėtų kartoti patikrinimų, kurie jau buvo atlikti vykdant patikros procedūrą.

61. Nacionalinės saugos institucijos neturėtų mėginti atlikti ar dubliuoti taisykles nustatančių institucijų, paskelbtųjų įstaigų ar rizikos vertinimo įstaigų darbo.

62. Nacionalinės saugos institucijos neturėtų vykdyti išsamios sisteminės paraiškos teikėjo, paskelbtosios įstaigos, paskirtosios įstaigos ar BSB rizikos vertinimo įstaigos atlikto darbo patikros, nei sistemiškai tvirtinti jų darbo rezultatų. Vertinimo įstaigos patikras nacionalinės saugos institucijos gali ginčyti tik jei yra pagrįstų abejonių. Šiuo atveju turi būti laikomasi proporcingumo (atsižvelgiant į rizikos lygį), nediskriminavimo ir skaidrumo principų. Pagrįstų abejonių visų pirma gali kilti remiantis 58 punkte nurodytais patikrinimais arba kai iš patirties žinoma, kad panašus posistemis neatitinka esminių reikalavimų, kaip apibrėžta Direktyvos 2008/57/EB 19 straipsnyje.

63. Pagal Direktyvos 2008/57/EB 28 straipsnio 2 dalį paskelbtosioms įstaigoms (ir, *mutatis mutandis*, paskirtosioms įstaigoms) valstybės narės turėtų taikyti vertinimo įstaigų kompetencijos užtikrinimo sistemas ir imtis veiksmų, kai nesilaikoma taikomų teisės aktų. Siekdama užtikrinti metodo nuoseklumą, Komisija, padedama agentūros, turėtų vaidinti koordinatoriaus šiuo klausimu vaidmenį.

64. Paraiškos teikėjai, infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės, kartu su subjektais, atsakingais už priežiūrą, turėtų atsižvelgti į sukauptą patirtį, susijusią su patvirtintais transporto priemonių tipais ir posistemių konstrukcijomis, ar į nustatytus nevaldomus pavojus ir imtis tinkamų taisomųjų veiksmų.

65. Paraiškos teikėjai šiuos taisomuosius veiksmus turėtų atlikti prieš pateikdami paraišką išduoti leidimą, ir turėtų būti reikalaujama juos atlikti nedelsiant, kai tik nustatomas tokių veiksmų poreikis.

66. Jau naudojamų transporto priemonių ir posistemių taisomuosius veiksmus geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai turėtų atlikti taikydami savo SVS. Geležinkelio įmonių SVS turėtų užtikrinti, kad už jų naudojamų transporto priemonių priežiūrą atsakingi subjektai padarytų visus būtinus keitimus savo techninės priežiūros sistemoje.

67. Kaip nacionalinės saugos institucijos, prieš išduodamos leidimą, neturėtų nurodyti projektinio sprendimo, panašiai ir nacionalinės saugos institucijos, vykdydamos priežiūrą, neturėtų nustatyti, kokių taisomųjų veiksmų imtis remiantis sukaupta patirtimi. Užuot tą dariusios, nacionalinės saugos institucijos turėtų stebėti, ar geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas laikosi savo SVS. Nacionalinės saugos institucijos turėtų tikrinti, ar geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, taikydami savo SVS, nustato, atlieka ir valdo tinkamus taisomuosius veiksmus.

68. Pagal Direktyvą 2004/49/EB kiekvienas infrastruktūros valdytojas ir kiekviena geležinkelio įmonė yra atsakingi už jiems priklausančias sistemos dalis. Geležinkelio įmonė išimtinai atsakinga už saugų savo traukinių naudojimą. Infrastruktūros valdytojas atsakingas tik už infrastruktūros valdymą, todėl už traukinių naudojimą jis neatsako, išskyrus tai, kad duoda leidimą traukiniams važiuoti. Infrastruktūros valdytojas nevykdo jokių kitų leidimų suteikimo funkcijų.

69. Subrangovo (pvz., transporto priemonių valdytojo) gebėjimo valdyti jam priklausančią transporto priemonių naudojimo ir techninės priežiūros veiklos dalį vertinimas nėra leidimų išdavimo proceso dalis. Šį vertinimą apima įpareigojimas geležinkelio įmonei, kuri naudoja leistas eksploatuoti transporto priemones, taikant savo SVS pagal Direktyvos 2004/49/EB 14a straipsnį užtikrinti, kad jos turėtų tinkamą už priežiūrą atsakingą subjektą.

70. Direktyvos 2004/49/EB, iš dalies pakeistos Direktyva 2008/110/EB, 14a straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad prieš pradedant eksploatuoti kiekvieną transporto priemonę turi būti paskirtas už jos priežiūrą atsakingas subjektas. Leidimas pradėti eksploatuoti, transporto priemonės eksploatacija, kurią vykdo geležinkelio įmonė, ir techninė jos priežiūra, kurią vykdo už priežiūrą atsakingas subjektas, yra atskiri dalykai; be to, transporto priemonių eksploatavimas (naudojimas) ir techninė priežiūra nagrinėjami Direktyvoje 2004/49/EB. Todėl už transporto priemonės priežiūrą atsakingą subjektą galima paskirti prieš išduodant leidimą eksploatuoti šią transporto priemonę arba jį išdavus, bet visada pirmiau, nei ši transporto priemonė įrašoma į nacionalinį transporto priemonių registrą (laukelis „už priežiūrą atsakingas subjektas“ nacionaliniame transporto priemonių registre yra privalomas) ir anksčiau, nei ji faktiškai pradedama naudoti geležinkelių tinkle.

71. Organizacijos turėtų valdyti savo veikla keliamus pavojus. Už pavojų valdymą turėtų būti atsakingi tie, kas turi daugiausia galimybių juos valdyti.

72. Geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai yra vieninteliai dalyviai, kurie privalo turėti saugos sertifikatus ir įgaliojimus saugos srityje, todėl, taikydamos SVS, šios organizacijos turėtų atlikti svarbų vaidmenį valdydamos kitų įnašus ir priimdamos teisingus sprendimus dėl savo įnašų. Jei geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojai, taikydami savo saugos valdymo sistemas, priima tokius sprendimus ar imasi tokių veiksmų, tai nedaro poveikio kitų subjektų, pvz., transporto priemonių valdytojų, už priežiūrą atsakingų subjektų ar gamintojų, pareigoms.

73. Su veikla susijusių pareigų paskirstymas geležinkelio įmonėms ir infrastruktūros valdytojams apibrėžtas Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS.

74. Turėtų būti laikoma, kad geležinkelio įmonės turi daugiausia galimybių ir yra kompetentingiausios atlikti šias užduotis:

a) nustatyti galimus planuojamos savo veiklos pavojus, įskaitant priežiūrą, ir įgyvendinti kontrolės priemones, kaip antai išvykimo patikrinimus;

b) tinkamai nustatyti savo veiklos poreikius rangovams ir tiekėjams, pvz., transporto priemonių veikimo, prieinamumo ir patikimumo charakteristikų reikalavimus;

c) stebėti transporto priemonių veikimo charakteristikas;

d) prireikus reguliariai teikti išsamius atsiliepimus apie naudojimą ir veikimo charakteristikas transporto priemonių valdytojui ir už priežiūrą atsakingam subjektui;

e) vykdyti sutarčių peržiūrą, siekiant suprasti, kaip jos vykdomos, ir reikalauti, kad jos būtų tinkamai vykdomos.

75. Kita vertus, neturėtų būti laikoma, kad geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai gali geriausiai ar kompetentingiausiai tiesiogiai valdyti visus pavojus iki pat tiekimo grandinės galo. Kad įvykdytų savo įpareigojimus, geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai turėtų parengti prekių tiekimo ir paslaugų teikimo sutartines prievoles pagal savo saugos valdymo sistemas, atsižvelgdami į kitų subjektų teisines pareigas. Pradėjus naudoti transporto priemones, jų modifikavimas siekiant ištaisyti trūkumus ir nuolat gerinti jų veikimo charakteristikas yra įprasta praktika. Geležinkelio įmonė atsako už saugų šių keitimų valdymą.

Šis įpareigojimas turėtų būti vykdomas taikant keitimų valdymo procedūras saugos valdymo sistemoje bei Reglamentą dėl BSB pavojui vertinti ir prireikus užtikrinant, kad būtų gautas leidimas pradėti eksploatuoti modifikuotą transporto priemonę. Be to, geležinkelio įmonė turėtų užtikrinti, kad visa svarbi informacija būtų perduodama už priežiūrą atsakingam subjektui, kad šis atnaujintų techninės priežiūros bylą.

76. Geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojai, už priežiūrą atsakingi subjektai ir transporto priemonių valdytojai turėtų užtikrinti, kad bet kokia parama, kurios jiems gali prireikti vykdant šį procesą, būtų numatyta sutartyje su gamintoju.

77. Prieš pirkdama tinklo prieigos teisę traukiniui iš infrastruktūros valdytojo, geležinkelio įmonė turėtų žinoti, kokio pobūdžio prieigos teisę siūlo pirkti infrastruktūros valdytojas. Geležinkelio įmonė turi būti įsitikinusi, kad maršrutas, kurio prieigos teisę ji ketina pirkti, yra tinkamas traukinių, kuriuos ji ketina naudoti, eismui.

78. Infrastruktūros registre geležinkelio įmonė turėtų rasti visą reikalingą informaciją (apie infrastruktūros pobūdį), kad galėtų nustatyti, ar traukinys, kurį ji ketina naudoti, yra suderinamas su konkrečiu maršrutu (traukinio ir maršruto suderinamumas). Infrastruktūros valdytojas infrastruktūros registre turėtų nurodyti maršrute užtikrinamas kiekvieno parametro vardines vertes ir, kai taikoma, sąsajos parametrų ribines vertes. Siekdamos užtikrinti saugų savo traukinių naudojimą, geležinkelio įmonės pasikliauja šios informacijos teisingumu. Infrastruktūros valdytojas turi informuoti geležinkelio įmonę apie visus laikinus infrastruktūros keitimus, kurie nenurodyti infrastruktūros registre.

79. Kai naudodamasi infrastruktūros registru bei prie leidimo pradėti eksploatuoti transporto priemonę arba transporto priemonės tipo patvirtinimo pridedama byla ir atsižvelgdama į naudojimo sąlygas ir kitus apribojimus, taikomus leidimui pradėti eksploatuoti transporto priemonę ar transporto priemonės tipo patvirtinimui, geležinkelio įmonė nustato, kad maršrutas yra tinkamas traukiniui, kurį ji ketina naudoti, toliau ji turėtų vadovautis Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS nuostatomis (visų pirma su traukinio sudėtimi, traukinio stabdymu ir parengimu eksploatuoti susijusiais skirsniais) ir išsiaiškinti, ar maršrute taikomi kokie nors su traukiniu susiję eksploataciniai apribojimai (pvz., greičio, traukinio ilgio, elektros energijos tiekimo apribojimai).

80. Jeigu infrastruktūros valdytojui ar geležinkelio įmonei kyla abejonių dėl konkrečios transporto priemonės ar stacionaraus įrenginio dalies naudojimo tam tikroje geležinkelio linijoje, jis (ji) turėtų į tai atkreipti kitos šalies dėmesį, kad būtų rastas tinkamas sprendimas. Jeigu atsakymas netenkina klausimą iškėlusios šalies, ji turėtų pateikti klausimą nagrinėti nacionalinei saugos institucijai, kuri turėtų priimti sprendimus pagal savo įgaliojimus.

81. Pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 1078/2012 ([1]) 4 straipsnio 2 dalį geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojai ir už techninę priežiūrą atsakingi subjektai turi informuoti visas susijusias šalis (įskaitant nacionalines saugos institucijas) apie visus svarbius pavojus saugai, susijusius su defektais, konstrukcijos trūkumais ar netinkamu techninės įrangos veikimu. Šis įpareigojimas teikti informaciją taip pat taikomas gamintojams ir perkančiosioms organizacijoms, kurie parengė EB patikros deklaraciją po to, kai buvo gautas leidimas pradėti eksploatuoti.

82. Be savo užduoties išduoti leidimus pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius, pagal Direktyvos 2004/49/EB 16 straipsnį nacionalinės saugos institucijos turėtų ir prižiūrėti, kad geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai veiklą vykdytų laikydamiesi ES teisės aktų ir, kai leidžiama pagal Direktyvą 2008/57/EB, nacionalinės teisės aktų reikalavimų. Ši priežiūra turėtų apimti ir tai, kaip geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai valdo riziką, susijusią su sąsaja su savo tiekėjais (pvz., gamintojais, transporto priemonių valdytojais ir geležinkelių riedmenų nuomos bendrovėmis), ypač pirkdamos prekes ir paslaugas bei integruodamos jas į geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojų SVS.

83. Nacionalinių saugos institucijų dalyvavimas geležinkelio įmonei arba infrastruktūros valdytojui naudojant posistemį ir vykdant jo techninę priežiūrą pagal savo SVS yra prižiūrimojo pobūdžio. Visų pirma nacionalinės saugos institucijos neturėtų nustatyti ar aiškiai tikrinti ir (arba) tvirtinti konkrečių projektinių sprendimų, techninės priežiūros reikalavimų ar taisomųjų veiksmų ir taip prisiimti atsakomybės, ar gamintojas/perkančioji organizacija arba geležinkelio įmonė/infrastruktūros valdytojas laikosi esminių reikalavimų. Todėl nacionalinė saugos institucija daugiausia dėmesio turėtų skirti atsakingų dalyvių valdymo sistemų priimtinumui ir tinkamumui, o ne veikti kaip tų dalyvių išsamių darbo rezultatų ar priimtų sprendimų tikrintojas.

([1]) 2012 m. lapkričio 16 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1078/2012 dėl bendrojo stebėsenos saugos būdo, kurį, gavę saugos sertifikatą arba saugos įgaliojimus, taiko geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, taip pat už techninę priežiūrą atsakingi subjektai (OL L 320, 2012 11 17, p. 8).

84. Jei dėl avarijų arba riktų valstybės narės ketina imtis skubių priemonių, jos turėtų pripažinti, kad pagrindinis naujų transporto priemonių eksploatavimo pavojų, kurie galėjo būti pastebėti tiriant avariją arba riktą ar nustatyti pagal vykdomos priežiūros rezultatus, valdymo mechanizmas yra geležinkelio įmonės saugos valdymo sistema. NET jei valstybė narė mano, kad skubiai reikia naujos leidimo pradėti eksploatuoti taisyklės, ji turi laikytis taikomuose Sąjungos teisės aktuose nustatytų procedūrų, įskaitant pranešimą pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas 98/34/EB ([1]) arba 2004/49/EB apie naujos taisyklės projektą Komisijai.

**BANDYMAS**

85. Vieninteliai bandymai, kurių gali būti reikalaujama išduodant leidimą, kurie turi būti atlikti prieš išduodant leidimą pradėti eksploatuoti ir kuriems būtinas vertinimo įstaigos dalyvavimas, turėtų būti:

— aiškiai nustatyti techninėse sąveikos specifikacijose, moduliuose ir, atitinkamais atvejais, nacionalinėse taisyklėse,

— nustatyti paraiškos teikėjo siekiant įrodyti atitiktį TSS ir (arba) nacionalinių taisyklių reikalavimams,

— nustatyti kituose ES teisės aktuose arba

— paraiškos teikėjo nustatyti remiantis BSB PV taikymu, kaip aprašyta 41 punkte.

86. Paskelbtųjų įstaigų ir (arba) paskirtųjų įstaigų dalyvavimas tikrinant, ar laikomasi esminių reikalavimų, nustatomas susijusiose TSS ir atitinkamai nacionalinėse taisyklėse.

87. Bandymai, kurių 85 punkte nenumatyta (pvz., bandymai, kurių gali reikėti geležinkelio įmonei siekiant nustatyti traukinio ir maršruto suderinamumą prieš naudojant tam tikro tipo transporto priemones ar naują posistemį tam tikrame maršrute, arba perkančiajai organizacijai siekiant nustatyti, ar laikomasi užsakovo reikalavimų), nėra leidimo pradėti eksploatuoti išdavimo proceso dalis.

88. Jeigu prieš nacionalinei saugos institucijai išduodant leidimą pradėti eksploatuoti turi būti atliekami bandymai geležinkelio kelyje siekiant patikrinti atitiktį leidimo išdavimo reikalavimams, visa veiklos ir organizacinė tų bandymų atlikimo tvarka turėtų būti nustatyta kiekvienos valstybės narės nacionalinės teisės sistemoje ir atitikti direktyvų 2008/57/EB ir 2004/49/EB reikalavimus. Ta tvarka turėtų apimti ir administracinius susitarimus bei visus privalomus techninius ir veiklos reikalavimus. Apskritai valstybės narės gali taikyti vieną iš dviejų būdų:

— valstybė narė bandymo kompetenciją gali įtraukti į geležinkelio įmonės saugos sertifikatą. Tuo tikslu bandymo įstaiga gali būti patvirtinta kaip geležinkelio įmonė, kurios veiklos sritis apsiriboja vien bandymais,

— valstybė narė gali reikalauti, kad leidimą atlikti bandymus suteiktų kompetentingas subjektas (jis gali būti nacionalinė saugos institucija arba ne). Šiuo atveju kompetentingas subjektas (kai atitikties leidimo išdavimo reikalavimams patikros nėra atlikusi paskelbtoji įstaiga arba paskirtoji įstaiga) turi turėti pakankamai išsamių techninių žinių, kad galėtų priimti tokius sprendimus. Siekdama įvykdyti skaidrumo ir teisinio tikrumo reikalavimus, valstybė narė turi užtikrinti, kad subjektas būtų tinkamai nepriklausomas, ir paskelbti leidimo atlikti bandymus suteikimo procesą savo nacionalinėje teisinėje sistemoje, aiškiai nurodydama reikalavimus ir sprendimo kriterijus, kuriuos turi taikyti kompetentingas subjektas, suteikdamas leidimą atlikti bandymą.

89. Infrastruktūros valdytojams tenka tiesioginis vaidmuo norint palengvinti leidimų išdavimo procesą. Jeigu nacionalinė saugos institucija reikalauja atlikti papildomus bandymus, Direktyvos 2008/57/EB 23 straipsnio 6 dalyje nustatyta, kad, „pasikonsultavęs su pareiškėju, infrastruktūros valdytojas deda visas pastangas siekdamas užtikrinti, kad visi bandomieji važiavimai būtų atlikti per tris mėnesius nuo pareiškėjo prašymo gavimo dienos“.

**TECHNINĖ BYLA**

90. Pagal Direktyvos 2008/57/EB 18 straipsnį ir VI priedą prie posistemio EB patikros deklaracijos turėtų būti pridedama techninė byla, į kurią įtraukiami posistemį apibūdinantys dokumentai ir dokumentai, parengti remiantis įvairių vertinimo įstaigų atliktomis patikromis, taip pat dokumentai, susiję su naudojimo sąlygomis ir apribojimais, aptarnavimo, nuolatinės ar eilinės stebėsenos, suderinimo ir techninės priežiūros instrukcijomis. Į techninę bylą, kuri pridedama prie EB patikros deklaracijos, įtraukiami visi patvirtinamieji dokumentai, kurių reikia norint gauti leidimą pradėti eksploatuoti.

([1]) 1998 m. birželio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 98/34/EB, nustatanti informacijos apie techninius standartus ir reglamentus teikimo tvarką (OL L 204, 1998 7 21, p. 37).

91. Transporto priemonės arba tinklo projektui taikoma (-os) ją (jį) sudarančio (-ių) posistemio (-ių) prie EB patikros deklaracijos pridedama (-os) techninė (-ės) byla (-os).

92. Posistemio patikros procese gali reikėti dalyvauti kelioms vertinimo įstaigoms, kiekvienai iš jų pagal savo kompetencijos sritį. Paraiškos teikėjas turėtų būti laikomas atsakingu už visų bylų, kurių reikalaujama pagal visus taikomus ES teisės aktus, surinkimą. Šių techninių bylų rinkinys, papildytas visa kita informacija, kurios reikalaujama pagal ES teisės aktus (įskaitant Direktyvos 2008/57/EB VI priedo 2.4 punkte nurodytus elementus), vadinamas prie posistemio EB patikros deklaracijos pridedama technine byla.

93. Paraiškos patvirtinti transporto priemonės tipą arba išduoti leidimą pradėti eksploatuoti transporto priemonę teikėjas turėtų parengti dokumentus, pateikiamus leidimui gauti.

Į šiuos dokumentus turėtų būti įtraukta to posistemio paraiškos teikėjo sudaryta techninė byla, pridedama prie EB patikros deklaracijos.

Kai transporto priemonę sudaro du posistemiai, į dokumentus, pateikiamus leidimui gauti, turi būti įtraukiamos dvi techninės bylos, pridedamos prie abiejų posistemių EB patikros deklaracijų.

Kol bus priimta Komisijos rekomendacija, kurioje bus apibūdintas paraiškos teikėjo pateiktinų dokumentų turinys, valstybė narė gali leisti, kad į dokumentus, pridedamus prie paraiškos išduoti leidimą eksploatuoti transporto priemonę ar patvirtinti transporto priemonės tipą būtų įtraukiama tik dalis prie EB patikros deklaracijos pridedamos (-ų) techninės (-ių) bylos (-ų). Tai turėtų būti aiškiai nurodyta valstybės narės pagrindiniuose nacionalinės teisės aktuose, paskelbtuose Europos geležinkelio agentūros interneto svetainėje.

Prie transporto priemonės, transporto priemonės tipo ar posistemio EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje turėtų būti pateikiama visa V priede nurodyta informacija ir EB patikros deklaracijos (-ų) patvirtinamieji dokumentai (pvz., patikros sertifikatas (-ai) ir paskelbtosios (-ųjų) arba paskirtosios (-ųjų) įstaigos (-ų) parengtos techninės bylos, skaičiavimo pastabos, atliktų bandymų ir tyrimų protokolai bei techninės charakteristikos, kurios turi būti registruojamos pagal taikomas TSS ir nacionalines taisykles). Informacija iš techninės bylos, pridedamos prie EB patikros deklaracijos, neįtraukta į dokumentus, pateiktus leidimui gauti, turi būti pateikiama atitinkamai nacionalinei saugos institucijai jos prašymu.

Dokumentai, pridedami prie pirmojo leidimo pradėti eksploatuoti transporto priemonę, išduodant leidimą turi būti pateikiami nacionalinei saugos institucijai ir nacionalinė saugos institucija juos saugo kaip informaciją apie tai, kas buvo leista.

94. Jei laikomasi 21 punkte nurodyto siūlymo, 93 punktas, *mutatis mutandis*, turėtų būti taikomas dokumentams, pateiktiniems tinklo projekto leidimui gauti, ir prie atitinkamos EB patikros (-ų) deklaracijos pridedamoms techninėms byloms.

95. Paraiškos išduoti papildomą leidimą pradėti eksploatuoti transporto priemonę teikėjas su pagrindine prie EB patikros deklaracijos pridedama technine byla turėtų pateikti informaciją, reikalaujamą pagal Direktyvos 2008/57/EB 23 straipsnio 3 dalį arba 25 straipsnio 3 dalį; ši papildoma informacija yra informacijos, kuri turi būti pateikiama nacionalinei saugos institucijai, sudedamoji dalis. Tačiau paraiškos teikėjas turėtų išlaikyti prie EB patikros deklaracijos pridedamos techninės bylos struktūrą.

96. Prie EB patikros deklaracijos pridedamos techninės bylos dalis, kurioje apibrėžiami „visi dokumentai, susiję su naudojimo sąlygomis ir apribojimais, aptarnavimo, nuolatinės ar eilinės stebėsenos, suderinimo ir techninės priežiūros instrukcijomis“, turėtų būti pateikiama (jei tai tinklo projektas) infrastruktūros valdytojui ir (jei tai transporto priemonė) transporto priemonę naudojančiai geležinkelio įmonei, kad šie galėtų ją pateikti už techninę priežiūrą atsakingam subjektui. Kalbant apie transporto priemones, ši prie EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje pateikta informacija gali būti perduodama per transporto priemonių valdytoją. Pradėjus eksploatuoti, geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas, kartu su subjektu, atsakingu už techninę priežiūrą, privalo reguliariai peržiūrėti techninės priežiūros atlikimo laikotarpius ir iš dalies keisti šią informaciją siekiant užtikrinti, kad ji atitiktų darbo ciklą ir sukauptą patirtį (Direktyvos 2004/49/EB 4 ir 9 straipsniai).

97. Prie EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje turėtų būti pateikiama informacija, kurios reikia transporto priemonės ar tinklo projekto projektinei veikimo būklei valdyti per visą transporto priemonės ar tinklo projekto gyvavimo ciklą.

98. Jei atliekamos papildomos patikros (pvz., atitikties nacionalinėms taisyklėms patikra norint gauti papildomą leidimą pradėti eksploatuoti), prie EB patikros deklaracijos pridedama techninė byla turi būti atnaujinama. Jei išduodamas papildomas leidimas, paraiškos teikėjas turėtų apie tai informuoti pirmąjį leidimą išdavusią nacionalinę saugos instituciją.

**EB PATIKROS DEKLARACIJA**

99. Pagal Direktyvos 2008/57/EB 15 straipsnį ir Direktyvos 2004/49/EB 4 straipsnio 3 ir 4 dalis geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojai privalo užtikrinti, kad naudojama transporto priemonė arba posistemis atitiktų visus esminius reikalavimus. Ši nuostata taikoma nedarant poveikio kitų dalyvaujančių subjektų atsakomybei (pvz., EB patikros deklaraciją pasirašiusiojo asmens atsakomybei). Kiekvienas gamintojas, techninės priežiūros paslaugų teikėjas, vagonų valdytojas, paslaugų teikėjas ir perkančioji įmonė privalo užtikrinti savo tiekiamų riedmenų, įrenginių, priedų, įrangos ir teikiamų paslaugų atitiktį esminiams reikalavimams ir nustatyti naudojimo sąlygas prie EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje, kad geležinkelio įmonė ir (arba) infrastruktūros valdytojas galėtų saugiai juos naudoti ar jomis naudotis.

100. Užtikrinti, kad projektinės veikimo būklės posistemiai išduodant leidimą visiškai atitiktų visų taikomų ES teisės aktų esminius reikalavimus, privalo tik paraiškos išduoti leidimą pradėti eksploatuoti posistemį teikėjas, kuris parengia EB patikros deklaraciją. Remdamasis paskelbtosios arba paskirtosios įstaigos patikra ir, kai taikoma, bendru posistemio arba transporto priemonės įvertinimu, paraiškos teikėjas pareiškia, kad visi esminiai reikalavimai yra įvykdyti. Todėl, jei vėliau iškeliama abejonių, ar projektinės veikimo būklės posistemis išduodant leidimą atitiko esminius reikalavimus, turėtų būti laikoma, kad pagrindinė atsakomybė tenka paraiškos teikėjui, kuris pasirašė atitinkamą EB patikros deklaraciją.

101. Taigi nei tipo patvirtinimas, nei leidimas pradėti eksploatuoti neturėtų būti laikomas paraiškos teikėjo atsakomybės užtikrinti ir patikrinti posistemio atitiktį visiems esminiams reikalavimams perdavimu tipą patvirtinusiai ar leidimą išdavusiai nacionalinei saugos institucijai.

102. Jeigu iškeliama abejonių, ar projektinės veikimo būklės posistemis atitinka esminius reikalavimus, leidimą išdavusi nacionalinė saugos institucija turėtų būti laikoma atsakinga tik už konkrečias užduotis, kurios pagal Direktyvos 2004/49/EB 16 straipsnį skiriamos leidimus išduodančiajai arba prižiūrinčiajai nacionalinei saugos institucijai. Laikantis 58–62 ir 67 punktuose pateiktų rekomendacijų, nacionalinėje teisėje turėtų būti atsižvelgiama į šį principą.

103. Nepriklausomai nuo atitikties TSS ir nacionalinėms taisyklėms patikros bei pagal Direktyvos 2008/57/EB 15 straipsnio 1 dalį atliekamos saugaus integravimo patikros, paraiškos teikėjas EB patikros deklaraciją pasirašo prisiimdamas visą atsakomybę. Todėl paraiškos teikėjas turėtų būti įdiegęs procesą, kuriuo būtų užtikrinama, kad jis žinotų apie visus esminius visų taikomų ES teisės aktų reikalavimus ir jų laikytųsi.

104. Nors BSB PV iš pradžių buvo sukurtas ne tuo tikslu, paraiškos teikėjas, vykdydamas savo pareigą užtikrinti, kad visos posistemio ir (arba) transporto priemonės dalys visais atžvilgiais visiškai atitiktų Direktyvos 2008/57/EB III priede nustatytus geležinkelių sistemos esminius reikalavimus, gali nuspręsti kaip priemonę taikyti BSB PV metodiką.

105. Lygiai taip pat, siekdamas užtikrinti, kad visos posistemio arba transporto priemonės dalys atitiktų esminius geležinkelių sistemos reikalavimus, pareiškėjas gali nuspręsti naudoti bet kokias kitas priemones, kurias naudoti leidžiama pagal atitinkamus teisės aktus.

106. EB patikros deklaracija apima visus taikomus ES teisės aktus. Užtikrinti, kad būtų laikomasi tų teisės aktų, ir atlikti atitinkamą atitikties vertinimą yra EB deklaraciją pasirašiusiojo asmens pareiga, ir prireikus jis privalo į šį procesą įtraukti vertinimo įstaigas, kurių dalyvavimo reikalaujama tuose teisės aktuose.

107. Kai leidimas yra susijęs su transporto priemonėmis arba tinklo projektu, kurį sudaro daugiau kaip vienas posistemis:

a) gali būti daugiau kaip vienas paraiškos teikėjas (po vieną kiekvienam posistemiui) ir kiekvienas iš jų parengia savo dalies, įskaitant jos sąsajas, EB patikros deklaraciją. Šiuo atveju kiekvienas paraiškos teikėjas prisiima atsakomybę už atitinkamą posistemį pagal savo EB patikros deklaracijos taikymo sritį. Gamintojas arba perkančioji organizacija transporto priemonės arba tinklo projekto paraiškoje gali sujungti šias dvi deklaracijas;

b) gamintojas arba perkančioji organizacija, teikdamas (-a) paraišką patvirtinti transporto priemonių tipą arba išduoti leidimą pradėti eksploatuoti atskirą transporto priemonę arba tinklo projektą, gali, kaip aprašyta

Direktyvos 2008/57/EB V priede, visų posistemių EB patikros deklaracijas sujungti į vieną bendrą transporto priemonių tipo, transporto priemonės ar tinklo projekto EB patikros deklaraciją. Šiuo atveju jis, prisiimdamas visą atsakomybę, pareiškia, kad transporto priemonių tipą, atskirą transporto priemonę ar tinklo projektą sudarantiems posistemiams buvo taikytos atitinkamos patikros procedūros ir jie atitinka taikomų Europos Sąjungos teisės aktų ir visų taikomų nacionalinių taisyklių, apie kurias buvo pranešta, reikalavimus ir todėl pati transporto priemonė arba tinklo projektas atitinka taikomų Europos Sąjungos teisės aktų ir visų taikomų nacionalinių taisyklių reikalavimus.

108. EB patikros deklaracijos parengimo tikslu atitinkamose TSS gali būti leidžiama dalinė atitiktis TSS reikalavimams tik jei pačioje TSS numatyta, kad konkrečios funkcijos, eksploatacinės savybės ir sąsajos, būtinos siekiant užtikrinti atitiktį esminiams reikalavimams, konkrečiomis aplinkybėmis nėra privalomos.

109. Tik pateikęs visus įrodymus ir parengęs deklaracijas pareiškėjas nacionalinei saugos institucijai gali pateikti oficialią paraišką išduoti leidimą pradėti eksploatuoti posistemį. Tačiau kaip gera praktika pripažįstama, kad paraiškos teikėjams tikslinga kuo anksčiau pradėti neoficialiai bendradarbiauti su nacionalinėmis saugos institucijomis, kad procesas, reikalavimai, vaidmenys ir atsakomybė, taikymo sritis, apribojimai ir sąlygos būtų aiškūs ir kad neiškiltų sunkumų vėlesniame etape.

**PAKEITIMŲ VALDYMAS**

110. Taikant Direktyvos 2008/57/EB 5 straipsnio 2 dalį, 15 straipsnio 3 dalį ir 20 straipsnį, kiekvienas esamo struktūrinio posistemio pakeitimas turėtų būti nagrinėjamas ir klasifikuojamas tik kaip vienas iš šių pakeitimų:

1. pakeitimas atliekant techninę priežiūrą ir kiti keitimai, kuriuos darant nenukrypstama nuo techninės bylos, pridėtos prie EB patikros deklaracijos. Šiuo atveju nebūtina, kad vertinimo įstaiga atliktų patikrą, nebūtina informuoti valstybės narės, o pirminė EB patikros deklaracija toliau galioja ir išlieka nepakitusi;

2. keitimai, kuriuos darant pagrindinės posistemio konstrukcijos charakteristikos nesikeičia, tačiau nukrypstama nuo techninės bylos, pridėtos prie EB patikros deklaracijos, todėl gali reikėti atlikti naujus patikrinimus (taigi būtina atlikti patikrą pagal taikomus atitikties vertinimo modulius). Šiuo atveju būtina atnaujinti prie EB patikros deklaracijos pridedamą techninę bylą ir atitinkama informacija turi būti pateikiama nacionalinei saugos institucijai pastarosios prašymu;

3. atnaujinimas arba patobulinimas (t. y. svarbus pakeitimas arba keitimas, apie kurį būtina informuoti valstybę narę), kurį atlikus nereikia gauti naujo leidimo pradėti eksploatuoti; prie šios kategorijos priskiriamas keitimas, kuriuo keičiamos pagrindinės posistemio konstrukcijos charakteristikos;

4. atnaujinimas arba patobulinimas (t. y. svarbus pakeitimas arba keitimas, apie kurį būtina informuoti valstybę narę), kurį atlikus būtina gauti naują leidimą pradėti eksploatuoti.

Reikia atkreipti dėmesį, kad perkančiosios organizacijos arba gamintojo sprendimai dėl posistemio keitimų pagal nurodytas keturias kategorijas turi būti daromi visiškai nepriklausomai nuo sprendimo apie tai, kiek, taikant BSB PV, keitimas svarbus geležinkelio sistemai, kurį turi priimti geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas, darantys savo sistemos dalies keitimą. Sprendimus priima įvairūs dalyviai įvairiomis aplinkybėmis ir remdamiesi įvairiais kriterijais.

Pirmiau nurodytų 3 ir 4 kategorijų pakeitimais nukrypstama nuo techninės bylos, pridėtos prie EB patikros deklaracijos, ir daromas poveikis pagrindinėms posistemio konstrukcijos charakteristikoms.

111. Teisinio aiškumo ir abipusio pripažinimo tikslais techninėse sąveikos specifikacijose turėtų būti nustatyti ir posistemiams, kuriuos pagal Direktyvą 2008/57/EB pradedama eksploatuoti, ir posistemiams, kuriuos pradėta eksploatuoti anksčiau, taikomi kriterijai, kuriais remiantis nustatoma, ar pakeitimas daro poveikį pagrindinėms posistemio konstrukcijos charakteristikoms ir ar jis priskirtinas prie 3 arba 4 kategorijos. Kol šie kriterijai bus pateikti techninėse sąveikos specifikacijose, valstybės narės gali nustatyti nacionalinius kriterijus.

112. Pakeitimai visada turėtų būti vertinami lyginant su posistemiu arba transporto priemone, koks (kokia) jis (ji) buvo išduodant leidimą. Bendras kelių nedidelių pakeitimų rezultatas gali būti svarbus pakeitimas.

113. Gamintojai ar perkančiosios organizacijos turėtų valdyti esamų struktūrinių posistemių pakeitimus, remdamiesi šiais principais:

a) pagal 110 punktą gamintojas arba perkančioji organizacija įvertina, prie kurios kategorijos priskiriamas keitimas ir ar būtina informuoti atitikties vertinimo įstaigas arba valstybės narės valdžios institucijas. Jei pakeitimai pagal 110 punktą priskiriami prie 2–4 kategorijų ir juos padarius reikia iš dalies keisti prie EB patikros deklaracijos pridedamą techninę bylą arba daromas poveikis atliktų patikrų galiojimui, gamintojas arba perkančioji organizacija, darydami keitimą, turėtų įvertinti, ar, remiantis Direktyvos 2008/57/EB V priedo 2 punkte ([1]) nustatytais kriterijais, reikia parengti naują EB patikros deklaraciją. Jei daromi 4 kategorijos pakeitimai, valstybė narė turėtų nuspręsti, kiek projektui turėtų būti taikomos TSS;

b) jei TSS reikalaujama tam tikram parametrui taikyti BSB PV, joje turėtų būti nustatytos aplinkybės, kuriomis būtina atlikti poveikio šiam parametrui svarbos testą;

c) panašiai, kalbant apie parametrus, kurie, išduodant leidimą, pagal 40 punktą yra svarbūs saugiam integravimui atlikti, turėtų būti atliekamas keitimo svarbos kiekvienam parametrui testas, atsižvelgiant į projektinės veikimo būklės keitimo laipsnį.

114. Geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai yra atsakingi už savo geležinkelio sistemos dalį. Pagal Direktyvos 2004/49/EB 4 straipsnį jie turėtų valdyti savo geležinkelio sistemos dalį taikydami SVS. Saugos valdymo sistemoje turėtų, jei reikia, būti taikomas BSB PV.

115. Jei geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas pradeda naudoti transporto priemonę ar posistemį, ji (jis) turi taikyti BSB PV ir pirmiausia įvertinti keitimo svarbą geležinkelių sistemos daliai, už kurią ji (jis) atsakinga (-as). Vykdydamos šį procesą geležinkelių įmonės ir infrastruktūros valdytojai turėtų spręsti šiuos klausimus:

a) susijusius su transporto priemonėmis ar posistemiais, kurie (vėl) pradedami naudoti padarius pakeitimą ir, kai reikia, gavus leidimą: geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, naudodamiesi savo SVS, turėtų įvertinti, ar pradėjus naudoti transporto priemonę arba posistemį bus padarytas keitimas, kuris yra svarbus geležinkelių sistemai kaip visumai;

b) susijusius su bet kokiu posistemio arba transporto priemonės eksploatavimo keitimu: geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai turėtų įvertinti, ar keitimas yra svarbus jų saugos valdymo sistemai, o jei svarbus, tai ar SVS apima visų susijusių pavojų valdymą, ar SVS reikia pritaikyti;

c) susijusius su bet kokiu posistemio arba transporto priemonės techninės priežiūros keitimu: geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, naudodami savo SVS turėtų įvertinti, ar pakeitimas yra svarbus, ir, jei svarbus, užtikrinti, kad už priežiūrą atsakingų subjektų techninės priežiūros sistemos ir geležinkelio įmonės bei infrastruktūros valdytojo SVS būtų tinkamai pritaikytos.

116. Nacionalinės saugos institucijos turėtų vykdyti infrastruktūros valdytojų įgaliojimų saugos srityje ir geležinkelio įmonių saugos sertifikatų priežiūrą ir taip prižiūrėti daromus eksploatuojamų posistemių keitimus. Tuo tikslu nacionalinės saugos institucijos turėtų prižiūrėti, ar tinkamai taikomi 115 punkto a, b ir c papunkčiai.

117. Rekomendacija 2011/217/EB panaikinama.

Ši rekomendacija skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje 2014 m. gruodžio 5 d.

*Komisijos vardu*

Violeta BULC

*Komisijos narė*

([1]) Žr. atskirą pasiūlymą iš dalies pakeisti Direktyvos 2008/57/EB V priedą.