Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

►B

DIREKTIVA 2008/57/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 17. junija 2008

o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti

(prenovitev)

(Besedilo velja za EGP)

(UL L 191, 18.7.2008, str. 1)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
►M1	Direktiva Komisije 2009/131/ES z dne 16. oktobra 2009	L 273	12	17.10.2009
►M2	Direktiva Komisije 2011/18/EU z dne 1. marca 2011	L 57	21	2.3.2011
►M3	Direktiva Komisije 2013/9/EU z dne 11. marca 2013	L 68	55	12.3.2013
►M4	Direktiva Komisije 2014/38/EU z dne 10. marca 2014	L 70	20	11.3.2014

▼B

DIREKTIVA 2008/57/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 17. junija 2008

o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti

(prenovitev)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti členov 71 in 156 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ([1]),

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ([2]),

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Direktiva Sveta 96/48/ES z dne 23. julija 1996 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti ([3]) in Direktiva 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ([4]) sta bili z Direktivo 2004/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([5]) bistveno spremenjeni. Zaradi novih sprememb je zaradi jasnosti smiselno prenoviti navedene direktive ter njihove določbe, da se jih poenostavi in zbere v enotno besedilo.

(2) Da bi državljanom Unije, gospodarskim subjektom, regionalnim in lokalnim organom v celoti omogočili uživanje koristi, ki izhajajo iz vzpostavitve območja brez notranjih meja, je smiselno, da se zlasti izboljšajo medsebojna povezanost in interoperabilnost nacionalnih železniških omrežij ter dostop do teh omrežij, pri čemer se izvedejo vsi ukrepi, ki se lahko izkažejo za potrebne na področju tehnične standardizacije, kakor predvideva člen 155 Pogodbe.

([1]) UL C 256, 27.10.2007, str. 39.
([2]) Stališče Evropskega parlamenta z dne 11. decembra 2007 in Sklep Sveta z dne 14. maja 2008.
([3]) UL L 235, 17.9.1996, str. 6. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2007/32/ES (UL L 141, 2.6.2007, str. 63).
([4]) UL L 110, 20.4.2001, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2007/32/ES.
([5]) Direktiva 2004/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o spremembi Direktive Sveta 96/48/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti in Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2001/16/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (UL L 164, 30.4.2004, str. 144).

▼B

(3) S podpisom Protokola, sprejetega v Kjotu 12. decembra 1997, se je Evropska unija zavezala zmanjšati emisije toplogrednih plinov. Takšni cilji zahtevajo prilagoditev med raznimi načini prevoza in posledično večjo konkurenčnost železniškega prometa.

(4) Strategija Skupnosti za vključevanje vprašanj okoljskega in trajnostnega razvoja v prometno politiko Skupnosti poudarja potrebo po zmanjšanju vpliva prometa na okolje.

(5) Za komercialni promet vlakov v celotnem železniškem omrežju se zlasti zahteva odlična združljivost med značilnostmi železniške infrastrukture in vozil, pa tudi učinkovito medsebojno povezovanje informacijskih in komunikacijskih sistemov raznih upravljavcev železniške infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu. Od te združljivosti in medsebojne povezanosti so odvisni raven izvedbe, varnost, kakovost storitev in stroški, zlasti pa interoperabilnost železniškega sistema.

(6) Države članice so odgovorne za zagotavljanje skladnosti s predpisi o varnosti, varovanju zdravja in varstvu potrošnikov, ki na splošno veljajo za železniška omrežja pri načrtovanju, gradnji, začetku obratovanja in obratovanju železnic.

(7) Med nacionalnimi predpisi in med internimi pravili in tehničnimi specifikacijami, ki jih železniška podjetja uporabljajo, obstajajo velike razlike, ker izražajo tehnične posebnosti nacionalne industrije ter predpisujejo specifične dimenzije in naprave ter posebne značilnosti. Takšno stanje preprečuje neoviran železniški promet v celotnem omrežju Skupnosti.

(8) Zaradi takšnega stanja so se z leti izoblikovale zelo tesne povezave med nacionalno železniško industrijo in nacionalnimi železniškimi podjetji, v škodo dejanskega odpiranja trgov. Ta industrija zahteva odprt, konkurenčen evropski trg, da bi lahko izboljšala svojo konkurenčnost na svetovni ravni.

(9) Zato je smiselno, da se za celotno Skupnost določijo bistvene zahteve, ki bodo veljale za njen železniški sistem.

▼B

(10) Kot začetni ukrep za doseganje teh ciljev je Svet 23. julija 1996 sprejel Direktivo 96/48/ES. Nato sta Evropski parlament in Svet sprejela Direktivo 2001/16/ES.

(11) Na uresničevanje interoperabilnosti je vplival začetek veljavnosti direktiv 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic v Skupnosti ([1]), 2001/13/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licenc prevoznikom v železniškem prometu ([2]) ter 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala ([3]). Enako kakor pri drugih načinih prevoza je treba zaradi razširitve pravic dostopa sprejeti nujne usklajevalne ukrepe. Zato je treba interoperabilnost izvajati v celotnem omrežju ob postopni širitvi do geografskega obsega Direktive 2001/16/ES. Poleg tega je treba razširiti pravno podlago Direktive 2001/16/ES tako, da vključi člen 71 Pogodbe, na katerem temelji Direktiva 2001/12/ES.

(12) Razvoj tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI) je pokazal potrebo po razjasnitvi razmerja med bistvenimi zahtevami in TSI na eni strani ter evropskimi standardi in drugimi normativnimi dokumenti na drugi strani. Zlasti bi bilo treba razlikovati med standardi ali deli standardov – ki morajo biti obvezujoči, da bi dosegli cilje iz te direktive – in „usklajenimi“ standardi, ki so se razvili v duhu novega načina tehničnega usklajevanja in standardizacije.

(13) Evropske specifikacije so se praviloma razvile v duhu novega načina tehničnega usklajevanja in standardizacije. Te specifikacije dopuščajo domnevo o skladnosti z nekaterimi bistvenimi zahtevami te direktive, zlasti pri komponentah interoperabilnosti in vmesnikov. Te evropske specifikacije ali njihovi veljavni deli niso obvezni in nanje se ni mogoče izrecno sklicevati v TSI. Sklicevanja na te evropske specifikacije se objavijo v *Uradnem listu Evropske unije* in države članice objavijo sklicevanja na nacionalne standarde, ki prevzemajo evropske standarde.

([1]) UL L 75, 15.3.2001, str. 1.
([2]) UL L 75, 15.3.2001, str. 26.
([3]) UL L 75, 15.3.2001, str. 29. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2007/58/ES (UL L 315, 3.12.2007, str. 44).

▼B

(14) TSI lahko v nekaterih primerih vsebujejo izrecno sklicevanje na evropske standarde ali specifikacije, kadar je to nujno potrebno, da bi dosegli cilje iz te direktive. To izrecno sklicevanje ima posledice, ki jih je treba pojasniti; zlasti ti evropski standardi ali specifikacije postanejo obvezujoči z začetkom veljavnosti TSI.

(15) TSI vsebuje vse pogoje, ki jih mora komponenta interoperabilnosti izpolniti, in postopek, ki ga je treba upoštevati pri ocenjevanju skladnosti. Poleg tega je treba določiti, da je za vsako komponento obvezen postopek za ocenjevanje skladnosti in primernosti za predvideno uporabo iz TSI ter da ima vsaka komponenta ustrezno potrdilo.

(16) Cilj razvoja novih TSI bi moral vedno biti zagotovitev združljivosti z obstoječim odobrenim sistemom. To bo pripomoglo k večji konkurenčnosti železniškega prometa ter preprečilo nepotrebne dodatne stroške zaradi zahteve po nadgradnji ali prenovi obstoječih odobrenih podsistemov za zagotovitev združljivosti za nazaj. V teh izjemnih primerih, ko ne bo mogoče zagotoviti združljivosti, lahko TSI določijo pravila o tem, ali obstoječi podsistem potrebuje ponovno odobritev, ter ustrezne roke.

(17) Zaradi varnostnih razlogov je treba od držav članic zahtevati, da dodelijo identifikacijsko kodo vsakemu vozilu, ki začne obratovati. Nato bi bilo treba vozilo vnesti v nacionalni register vozil. Registri morajo biti odprti za posvetovanja z državami članicami in z nekaterimi gospodarskimi subjekti v Skupnosti. Registri bi morali biti dosledni glede oblike podatkov. Zato bi morali biti zajeti v skupnih operativnih in tehničnih specifikacijah.

(18) Določiti bi bilo treba postopek, ki ga je treba uporabiti pri bistvenih zahtevah, veljavnih za podsistem, ki še ni zajet v podrobnih specifikacijah v ustrezni TSI. V takšnih primerih bi morali biti organi, pristojni za oceno skladnosti in postopke verifikacije, priglašeni organi iz člena 20 direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES.

▼B

(19) Razlikovanje med železniškim sistemom za visoke hitrosti in železniškim sistemom za konvencionalne hitrosti ne upravičuje obstoja dveh različnih direktiv. Postopki za razvoj TSI so za oba sistema enaki, prav tako pa tudi postopki za certificiranje komponent interoperabilnosti in podsistemov. Bistvene zahteve so praktično enake, prav tako pa tudi razdelitev sistema na podsisteme, za katere je treba pripraviti tehnične specifikacije. Ker mora biti vlakom omogočeno, da prosto prehajajo s sistema za visoke hitrosti na sistem za konvencionalne hitrosti, se tehnične specifikacije za oba sistema v veliki meri prekrivajo. Delo na razvoju TSI je pokazalo, da je za nekatere podsisteme dovolj ena sama TSI za oba sistema. Zato je smiselno združiti direktivi 96/48/ES in 2001/16/ES.

(20) Direktiva 2004/50/ES je predvidela postopno razširitev področja uporabe Direktive 2001/16/ES ob sprejetju novih TSI ali prenovi obstoječih. Področje uporabe te direktive se ob njenem začetku veljavnosti nanaša na vseevropska železniška omrežja za konvencionalne hitrosti in visoke hitrosti, kot so določena v Direktivi št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja ([1]), ter na vozila, ki bodo uporabljala ta omrežja. Področje uporabe se bo postopoma razširilo na celotno omrežje in vsa vozila, pod pogojem, da bo analiza vpliva pokazala na gospodarske koristi takega ravnanja.

(21) Glede na postopnost pri odpravi ovir za interoperabilnost železniškega sistema in čas, ki je posledično potreben za sprejetje vseh TSI, bi bilo treba preprečiti, da bi države članice sprejemale nova pravila ali projekte, ki bi povečali raznolikost sedanjega sistema.

(22) Sprejetje načela postopnosti ustreza posebnim potrebam zastavljenega cilja interoperabilnosti železniškega sistema, za katerega sta značilna stara nacionalna infrastruktura in vozila, ki za prilagoditev ali obnovo zahtevajo velike naložbe, in potrebna je posebna previdnost, da železnice ne bi bile ekonomsko prikrajšane nasproti drugim načinom prevoza.

([1]) UL L 228, 9.9.1996, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Sveta (ES) št. 1791/2006 (UL L 363, 20.12.2006, str. 1).

▼B

(23) Evropski parlament je v svojih zakonodajnih resolucijah z dne 10. marca 1999 o železniškem paketu zahteval, da se postopno odpiranje železniškega sektorja izvaja hkrati z najhitrejšimi in najučinkovitejšimi tehničnimi usklajevalnimi ukrepi.

(24) Svet je na sestanku 6. oktobra 1999 zaprosil Komisijo, da predlaga strategijo o izboljšanju interoperabilnosti železniškega prometa in o zmanjšanju ozkih grl, da bi se lahko nemudoma odpravile tehnične, upravne in ekonomske ovire za interoperabilnost omrežij ob zagotavljanju visoke ravni varnosti ter izobraževanja in usposobljenosti zadevnega osebja.

(25) V skladu z Direktivo Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic v Skupnosti ([1]) morajo imeti železniška podjetja povečan dostop do železniških omrežij držav članic, kar zahteva interoperabilnost infrastrukture, opreme, tirnih vozil ter sistemov upravljanja in vodenja, vključno s strokovno usposobljenostjo, higienskimi in varnostnimi pogoji pri delu za tisto osebje, ki je potrebno za vodenje in vzdrževanje zadevnih podsistemov ter za izvajanje posameznih TSI. Vendar pa namen te direktive ni neposredno ali posredno usklajevanje delovnih pogojev v železniškem sektorju.

(26) Železniški sistem je treba zaradi obsega in kompleksnosti iz praktičnih razlogov razdeliti na naslednje podsisteme: infrastruktura, vodenje-upravljanje in signalizacija, energija, tirna vozila, delovanje in upravljanje prometa, vzdrževanje ter telematske aplikacije za potniški in tovorni promet. Za vsakega od teh podsistemov je treba določiti bistvene zahteve in tehnične specifikacije za celotno Skupnost, predvsem za njihove komponente in vmesnike, da bi izpolnili te bistvene zahteve. Isti sistem se razdeli na fiksne in mobilne dele, ki zajemajo na eni strani omrežje, sestavljeno iz prog, postaj, terminalov in vseh vrst fiksne opreme, potrebne za zagotovitev varnega in neprekinjenega delovanja sistema, in na drugi strani vsa vozila, ki se gibljejo v tem omrežju. Zato za namen te direktive vozilo sestavlja en podsistem („tirno vozilo“) in, kadar je primerno, več delov ostalih podsistemov (predvsem vozni del podsistema „vodenje-upravljanje in signalizacija“ ter vozni del podsistema „energija“).

([1]) UL L 237, 24.8.1991, str. 25. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2007/58/ES.

▼B

(27) Izvajanje določb o interoperabilnosti železniškega sistema glede stroškov in koristi ne bi smelo neupravičeno ovirati ohranitve obstoječega železniškega omrežja vsake države članice, ampak mora težiti k cilju interoperabilnosti.

(28) TSI vplivajo tudi na pogoje, pod katerimi uporabniki uporabljajo železniški prevoz, in se je zato treba posvetovati z njimi o vidikih, ki jih zadevajo.

(29) Vsaki zadevni državi članici bi bilo treba dovoliti, da v posebnih primerih ne uporablja nekaterih TSI, pod pogojem, da obstajajo postopki za zagotovitev upravičenosti takšnih odstopanj. Člen 155 Pogodbe zahteva, da Skupnost pri svojih ukrepih na področju interoperabilnosti upošteva potencialno ekonomsko izvedljivost projektov.

(30) Izdelava in uporaba TSI za železniški sistem ne bi smeli ovirati tehnološke inovativnosti, ki bi morala biti usmerjena v izboljšanje ekonomske učinkovitosti.

(31) Izkoristiti bi bilo treba prednosti interoperabilnosti železniškega sistema, zlasti v prevozu blaga, da se vzpostavijo pogoji za večjo interoperabilnost med raznimi načini prevoza.

(32) Naročniki morajo za skladnost z ustreznimi določbami o postopkih javnega naročanja v železniškem sektorju in zlasti z Direktivo 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([1]) vključiti tehnične specifikacije v splošno dokumentacijo ali v pogoje vsake pogodbe. V ta namen je treba izdelati niz evropskih specifikacij, na katere se bodo sklicevale te tehnične specifikacije.

(33) V interesu Skupnosti je vzpostaviti sistem mednarodne standardizacije, ki lahko oblikuje takšne standarde, ki jih partnerji v mednarodni trgovini dejansko uporabljajo, in ki izpolnjuje zahteve politike Skupnosti. Zato morajo evropski organi za standarde še naprej sodelovati z mednarodnimi organi za standarde.

([1]) Direktiva 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil naročnikov v vodnem, energetskem in transportnem sektorju ter sektorju poštnih storitev (UL L 134, 30.4.2004, str. 1). Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 213/2008 (UL L 74, 15.3.2008, str. 1).

▼B

(34) Naročniki morajo opredeliti dodatne zahteve, potrebne za dopolnitev evropskih specifikacij ali drugih standardov. Te specifikacije bi morale izpolnjevati bistvene zahteve, usklajene na ravni Skupnosti, katerim mora ustrezati železniški sistem.

(35) Postopki ocenjevanja skladnosti ali primernosti za uporabo komponent morajo temeljiti na uporabi modulov, ki jih ureja Sklep Sveta 93/465/EGS ([1]). Za spodbujanje industrijskega razvoja je smiselno, kolikor je mogoče, oblikovati postopke, ki vključujejo sistem zagotavljanja kakovosti.

(36) Skladnost komponent je povezana predvsem z njihovim področjem uporabe, da se zagotovi ne le njihov prosti pretok na trgu Skupnosti, ampak tudi interoperabilnost sistema. Pri komponentah, ki so najpomembnejše za varnost, razpoložljivost ali učinkovitost sistema, bi bilo treba oceniti njihovo primernost za uporabo. Zato proizvajalcu na komponente, ki jih urejajo določbe te direktive, ni treba pritrditi oznake CE. Zadošča izjava o skladnosti, ki jo da proizvajalec na podlagi ocene skladnosti in/ali primernosti za uporabo.

(37) Vseeno morajo proizvajalci na nekatere komponente pritrditi oznako CE za potrditev njihove skladnosti z drugimi predpisi Skupnosti, ki se nanašajo nanje.

(38) Ko začne TSI veljati, je na trgu že določeno število komponent interoperabilnosti. Treba bi bilo določiti prehodno obdobje, da se lahko te komponente vključijo v podsistem, četudi niso popolnoma v skladu z zadevno TSI.

(39) Podsistemi, ki sestavljajo železniški sistem, bi morali biti predmet verifikacijskega postopka. Ta verifikacija mora organom, pristojnim za izdajo dovoljenja za začetek obratovanja, omogočiti, da se prepričajo, da so rezultati v fazah načrtovanja, gradnje in začetka obratovanja v skladu z veljavnimi pravnimi, tehničnimi in operativnimi predpisi. Prav tako mora proizvajalcem zagotoviti enako obravnavanje ne glede na državo. Zato je treba določiti enega ali več modulov, ki opredeljujejo načela in pogoje za ES-verifikacijo podsistemov.

(40) Po začetku obratovanja podsistemov bi bilo treba zagotoviti, da se ti sistemi uporabljajo in vzdržujejo v skladu z bistvenimi zahtevami, ki zanje veljajo. Za spoštovanje predpisov so po Direktivi 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti (Direktiva o varnosti na železnici) ([2]) odgovorni upravljavec infrastrukture ali prevoznik v železniškem prometu, vsak za svoje podsisteme. Države članice lahko preverijo spoštovanje zahtev ob izdaji varnostnih spričeval in varnostnih pooblastil v skladu s členoma 10 in 11 Direktive o varnosti na železnici.

([1]) Sklep Sveta 93/465/EGS z dne 22. julija 1993 o modulih za različne faze postopkov za ocenjevanje skladnosti ter pravilih za pritrjevanje in uporabo oznake skladnosti CE, ki so namenjeni uporabi v direktivah o tehničnem usklajevanju (UL L 220, 30.8.1993, str. 23).

([2]) UL L 164, 30.4.2004, str. 44.

▼B

(41) Kar zadeva vozila, bi bilo treba pojasniti postopek za začetek obratovanja ob upoštevanju nove opredelitve „vozila“, ki ga sestavlja en ali več podsistemov. Poleg tega bi bilo treba vse določbe o dovoljenjih za začetek obratovanja vozil vključiti v to direktivo, saj direktivi 96/48/ES in 2001/16/ES obravnavata nove in nadgrajene podsisteme, Direktiva 2004/49/ES pa obravnava vozila v uporabi. Nadalje bi bilo treba za lažji začetek obratovanja vozil in zmanjšanje upravnega bremena dodati postopek za odobritev tipov vozil. Za poenostavitev tega postopka in pomoč pri opredelitvi tipa vozila bi morala Evropska železniška agencija (v nadaljevanju „Agencija“) vzpostaviti in vzdrževati Evropski register dovoljenih tipov vozil.

(42) Izkušnje so pokazale, da je izvajanje takšnega postopka na nacionalni ravni pogosto zapleteno in predmet različnih nacionalnih zahtev, ki so premalo pregledne ali se celo podvajajo. Ta postopek posledično zelo ovira ustanavljanje novih prevoznikov v železniškem prometu, zlasti v tovornem sektorju. Treba bi bilo torej pojasniti in poenostaviti postopke za odobritev vozil. Najprej bi bilo treba vzpostaviti splošno načelo, da eno dovoljenje zadostuje za celotno železniško omrežje Skupnosti. Nadalje bi moral biti postopek za odobritev vozil, ki so skladna s TSI, enostavnejši in hitrejši kot pri vozilih, ki niso skladna s TSI. Potem bi bilo treba, če je le mogoče, uporabljati načelo vzajemnega priznavanja: če je vozilo že začelo obratovati v eni od držav članic, se druge države članice ne bi smele sklicevati na nacionalne predpise in s tem postavljati nepotrebnih zahtev in odvečnih preverjanj, razen če so ta nujno potrebna za preverjanje tehnične združljivosti vozila z zadevnim omrežjem. V ta namen bi bilo treba nacionalne predpise klasificirati in jih primerjati med seboj na podlagi seznama skupnih lastnosti, da bi ugotovili, koliko jih je mogoče obravnavati kot enakovredne glede zahtev, zmogljivosti in varnosti. Nadalje bi bilo treba upoštevati načelo pravne varnosti v zvezi z rezultatom postopka. V ta namen bi moralo biti vlagatelju dovoljeno začeti uporabljati vozilo, če nacionalni varnostni organ ne izda sklepa v predvidenem roku. Takšno dovoljenje bi bilo mogoče le, če je vozilu dovoljenje podelila že druga država članica. Poleg tega lahko to vozilo na svojo odgovornost uporablja le tisti prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture, ki ima spričevalo v skladu z Direktivo 2004/49/ES.

(43) Postopek za pridobitev dovoljenja za vozila, ki so skladna s TSI, se razlikuje od postopka za vozila, ki niso skladna s TSI. V nekaterih primerih izbira postopka ni enostavna. Vozila, opredeljena kot skladna s TSI, bi morala biti vozila, pri katerih so vse zadevne TSI že stopile v veljavo, vključno vsaj s TSI za tirno vozilo. To bi pomenilo, da je večina bistvenih zahtev opredeljenih. Tako recimo lokomotive do začetka veljavnosti konvencionalnih TSI o lokomotivah veljajo za vozila, ki niso v skladu s TSI, čeprav so morda skladne z drugimi zadevnimi TSI, veljavnimi ob začetku svojega obratovanja.

▼B

(44) Če nekaterih izmed tehničnih vidikov, ki se nanašajo na bistvene zahteve, TSI izrecno ne zajema, so v prilogi k TSI opredeljeni kot odprta vprašanja. Ko je ena izmed držav članic že dovolila obratovanje vozila, skladnega s TSI, bi morala dodatna dovoljenja zadevati le tista odprta vprašanja, ki se nanašajo na tehnično združljivost vozila z omrežjem.

(45) Seznam parametrov, ki jih je treba preveriti skupaj z začetkom obratovanja vozil, ki niso skladna s TSI, je ključen za doseg interoperabilnosti železniških sistemov, zlasti kar zadeva obstoječa vozila. Seznam upošteva izkušnje nekaterih omrežij. Zato je nujno, da Evropska železniška agencija pregleda parametre iz Priloge VII in Komisiji po potrebi poda ustrezna priporočila.

(46) Postopek ES-verifikacije bi moral temeljiti na TSI. Za TSI veljajo določbe člena 18 Direktive 93/38/EGS. Priglašeni organi, pooblaščeni za izvajanje ocenjevanja skladnosti in primernosti za uporabo komponent ter verifikacijo podsistemov, morajo, zlasti če ni evropskih specifikacij, čim tesneje usklajevati svoje odločitve.

(47) Priglašene organe bi bilo treba organizirati tako, da izpolnjujejo merila, ki veljajo za to vrsto organov v vseh sektorjih novega pristopa k tehničnemu usklajevanju in preverjanju skladnosti, zlasti merila glede neodvisnosti in pristojnosti.

(48) TSI bodo pregledane v rednih časovnih presledkih. Kadar se odkrijejo napake, bi bilo treba vzpostaviti hitri *ad hoc* postopek, in sicer tako, da se v okviru odbora najprej doseže dogovor o začasnem popravku, nato pa ga Agencija objavi. To bo vsem zainteresiranim stranem, vključno z industrijo, priglašenimi telesi in organi, omogočilo zgodnejšo uporabo tega popravka, dokler Komisija uradno ne pregleda TSI. Da bi se izognili zamenjavi z uradnimi popravki Komisije, se bo uporabljal izraz „tehnično mnenje“. Ta postopek je v skladu z mandatom, ki ga je sprejela Komisija z Odločbo z dne 13. julija 2007 o okvirnem mandatu Evropske železniške agencije za opravljanje nekaterih dejavnosti iz direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES. Vendar, če se mora TSI spremeniti zaradi pomembne ali kritične napake, se mora uporabiti postopek pregleda.

(49) Opredelitev „imetnika“ bi morala biti kar se da podobna opredelitvi iz Konvencije o mednarodnih železniških prevozih iz leta 1999 (COTIF). Mnogo oseb ali subjektov je lahko imetnik vozila, kot so lastnik, podjetje, ki posluje z voznim parkom vagonov, podjetje, ki daje vozila v najem prevozniku v železniškem prometu, prevoznik v železniškem prometu, upravljavec infrastrukture, ki uporablja vozila za vzdrževanje svoje infrastrukture. Te osebe ali subjekti imajo nadzor nad vozilom z namenom, da ga prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture uporabljajo kot prevozno sredstvo. Da bi se izognili vsem dvomom, bi moral biti imetnik jasno razviden iz nacionalnega registra vozil.

▼B

(50) Ukrepe, potrebne za izvajanje te direktive, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ([1]).

(51) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za sprejem in posodabljanje TSI. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebistvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.

(52) V nujnih primerih, ko ni mogoče upoštevati običajnih rokov za regulativni postopek s pregledom, bi moralo biti Komisiji omogočeno, da uporabi nujni postopek iz člena 5a(6) Sklepa 1999/468/ES za sprejetje ukrepov za spremembo nebistvenih določb te direktive tako, da dopolni TSI ali jih spremeni.

(53) Ker cilja te direktive, in sicer interoperabilnosti znotraj železniškega sistema na ravni Skupnosti, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, saj nobena država članica ne more sprejeti potrebnega ukrepa za doseganje te interoperabilnosti, in ga torej zaradi obsega ali učinkov predlaganih ukrepov laže doseže Skupnost, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenega cilja.

(54) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje ([2]) se države članice spodbuja, da za lastne potrebe in v interesu Skupnosti izdelajo in objavijo lastne tabele, ki naj, kolikor nazorno je to mogoče, prikažejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos v nacionalno pravo.

(55) Obveznost prenosa te direktive v nacionalno zakonodajo bi morala biti omejena na tiste določbe, ki pomenijo vsebinsko spremembo v primerjavi s prejšnjimi direktivami. Obveznost prenosa nespremenjenih določb izhaja iz predhodnih direktiv.

(56) Člen 14 Direktive 2004/49/ES ter direktivi 96/48/ES in 2001/16/ES bi zato bilo treba razveljaviti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

([1]) UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).
([2]) UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

▼B

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Namen in področje uporabe

1. Namen te direktive je določiti pogoje, ki jih je treba izpolniti za uresničitev interoperabilnosti železniškega sistema Skupnosti v skladu z določbami Direktive 2004/49/ES. Ti pogoji zadevajo zasnovo, gradnjo, začetek obratovanja, modernizacijo, obnovo, obratovanje in vzdrževanje delov tega sistema, kakor tudi poklicno usposobljenost ter zdravstvene in varnostne pogoje za osebje, ki sodeluje pri njegovem obratovanju in vzdrževanju.

2. Prizadevanje za dosego tega cilja mora voditi do optimalne ravni tehnične usklajenosti in omogočiti:

(a) lajšanje, izboljšanje in razvoj mednarodnih železniških prevoznih storitev znotraj Evropske unije in s tretjimi državami;

(b) prispevek k postopnemu oblikovanju notranjega trga opreme in storitev za gradnjo, obnovo, nadgradnjo in obratovanje železniškega sistema znotraj Skupnosti;

(c) prispevek k interoperabilnosti železniškega sistema znotraj Skupnosti.

3. Države članice lahko iz ukrepov, ki jih sprejmejo pri izvajanju te direktive, izvzamejo:

(a) podzemne železnice, tramvaje in druge sisteme lahke železnice;

(b) omrežja, ki so funkcionalno ločena od ostalega železniškega sistema in so predvidena samo za opravljanje lokalnega, mestnega in primestnega potniškega prometa, kakor tudi prevoznike v železniškem prometu, ki izvajajo dejavnost samo v teh omrežjih;

(c) zasebno železniško infrastrukturo in vozila, ki se uporabljajo izključno na takšni infrastrukturi, ki ju uporablja izključno njun lastnik za lastne prevoze blaga;

(d) infrastrukturo in vozila, predvidena izključno za lokalno, zgodovinsko ali turistično uporabo.

4. Področje uporabe TSI se v skladu s členom 8 postopno razširja na celoten železniški sistem, vključno z dostopom po tirih do terminalov in glavnih pristaniških naprav, ki jih lahko uporablja več kot en uporabnik, brez poseganja v odstopanje od uporabe TSI iz člena 9.

▼B

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej direktivi:

(a) „vseevropski železniški sistem“ pomeni vseevropske konvencionalne in visokohitrostne železniške sisteme, kot so opredeljeni v točkah 1 in 2 Priloge I;

(b) „interoperabilnost“ pomeni zmožnost železniškega sistema, da zagotovi varen in neprekinjen promet vlakov ob zahtevani stopnji izkoriščenosti zmogljivosti teh prog. Ta zmožnost je odvisna od celotnega sklopa pravnih, tehničnih in operativnih pogojev, ki morajo biti izpolnjeni za zadostitev bistvenim zahtevam;

(c) „vozilo“ pomeni železniško vozilo, ki se lahko na lastnih kolesih z lastnim pogonom ali brez njega premika po železniških progah. Sestavlja ga en ali več strukturnih ali funkcionalnih podsistemov ali delov takšnih podsistemov;

(d) „omrežje“ pomeni proge, postaje, terminale in vse vrste fiksne opreme, potrebne za zagotovitev varnega in neprekinjenega delovanja železniškega sistema;

(e) „podsistemi“ pomenijo razdelitev železniškega sistema, kot je opisano v Prilogi II. Ti podsistemi, za katere je treba določiti bistvene zahteve, so lahko strukturalni ali funkcionalni podsistem;

(f) „komponente interoperabilnosti“ pomenijo vsako osnovno komponento, skupino komponent, podsklop ali celoten sklop opreme, vgrajene ali namenjene vgradnji v podsistem, od katerega je neposredno ali posredno odvisna interoperabilnost železniškega sistema. Pojem „komponenta“ zajema opredmetena in neopredmetena sredstva, kot je npr. programska oprema;

(g) „bistvene zahteve“ pomeni vse pogoje, opisane v Prilogi III, ki jih morajo izpolnjevati železniški sistemi, podsistemi in komponente interoperabilnosti, vključno z vmesniki;

(h) „evropska specifikacija“ pomeni skupno tehnično specifikacijo, evropsko tehnično soglasje ali nacionalni standard, ki uvaja evropski standard, kakor so opredeljeni v Prilogi XXI k Direktivi 2004/17/ES;

(i) „tehnična specifikacija za interoperabilnost“ („TSI“) pomeni specifikacijo, sprejeto v skladu s to direktivo, ki velja za vsak podsistem ali del podsistema, da bi zadostil bistvenim zahtevam in zagotovil interoperabilnost železniškega sistema;

(j) „priglašeni organi“ pomeni organe, ki so pooblaščeni za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti ali za postopke ES-verifikacije podsistemov;

▼B

(k) „osnovni parameter“ pomeni vsak pravni, tehnični ali operativni pogoj, ki je bistvenega pomena za interoperabilnost in je določen v ustreznih TSI;

(l) „posebni primer“ pomeni vsak del železniškega sistema, za katerega so v TSI potrebni posebni začasni ali končni ukrepi zaradi geografskih, topografskih ali urbanističnih omejitev ali takih, ki vplivajo na združljivost z obstoječim sistemom. Vključuje lahko zlasti železniške proge in omrežja, ki so ločena od omrežja Skupnosti, nakladalni profil, tirno širino ali razdaljo med tiri in vozila, ki so namenjena izključno lokalni, regionalni ali zgodovinski uporabi, ter vozila, ki prihajajo iz tretjih držav ali so namenjena v tretje države;

(m) „nadgradnja“ pomeni vsako večjo spremembo podsistema ali dela podsistema, ki izboljša celotno obratovanje podsistema;

(n) „obnova“ pomeni vsako večje obnovitveno delo na podsistemu ali delu podsistema, ki ne spremeni celotnega delovanja podsistema;

(o) „obstoječi železniški sistem“ pomeni sestav iz prog in stabilnih naprav obstoječega železniškega sistema ter vozil vseh kategorij in izvorov za vožnjo po tej infrastrukturi;

(p) „zamenjava v okviru vzdrževanja“ pomeni vsako nadomestitev komponent pri preventivnem ali korektivnem vzdrževanju z deli, ki imajo enako funkcijo in enako delujejo;

(q) „začetek obratovanja“ pomeni vse dejavnosti, s katerimi se podsistem ali vozilo postavi v stanje načrtovanega delovanja;

(r) „naročnik“ pomeni vsak javni ali zasebni subjekt, ki naroči projektiranje in/ali izgradnjo, obnovo ali nadgradnjo podsistema. Ta subjekt je lahko prevoznik v železniškem prometu, upravljavec železniške infrastrukture, imetnik ali koncesionar, ki je odgovoren za izvedbo projekta;

(s) „imetnik“ pomeni osebo ali subjekt, ki je lastnik vozila ali ima pravico vozilo uporabljati ali vozilo izkorišča kot prevozno sredstvo in je kot tak registriran v nacionalnem registru vozil iz člena 33;

(t) „projekt v poznejši fazi razvoja“ pomeni vsak projekt, katerega načrtovanje/izgradnja je v fazi, kjer je sprememba tehnične specifikacije nesprejemljiva za zadevno državo članico. Ta zadržek je lahko pravnega, pogodbenega, ekonomskega, finančnega, socialnega ali okoljskega značaja in ga je treba ustrezno utemeljiti;

▼B

(u) „usklajeni standardi“ pomeni vse evropske standarde, ki jih je sprejel eden od evropskih organov za standardizacijo, naštetih v Prilogi I k Direktivi 98/34/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. junija 1998 o določitvi postopka za zbiranje informacij na področju tehničnih standardov in tehničnih predpisov ter predpisov o storitvah informacijske družbe ([1]), po mandatu Komisije, sestavljenem v skladu s postopkom iz člena 6(3) navedene direktive, in ki sam ali skupaj z ostalimi standardi tvori rešitev za skladnost s pravnimi določbami;

(v) „nacionalni varnostni organ“ pomeni varnostni organ, kakor je opredeljen v členu 3(g) Direktive 2004/49/ES;

(w) „tip“ pomeni tip vozila, ki opredeljuje osnovne značilnosti zasnove vozila, kakor so zajete v enotnem spričevalu o pregledu tipa, opisanem v modulu B Sklepa 93/465/EGS;

(x) „serija“ pomeni število identičnih vozil enega tipa zasnove;

(y) „Agencija“ pomeni Evropsko železniško agencijo, kakor je bila ustanovljena z Uredbo (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije (Uredba o agenciji) ([2]);

(z) „subjekt zadolžen za vzdrževanje“ pomeni subjekt, ki je zadolžen za vzdrževanje vozila in je kot tak registriran v nacionalnem registru vozil.

Člen 3

Splošna združljivost

1. Ta direktiva se nanaša na določbe, ki se za vsak podsistem nanašajo na komponente interoperabilnosti, vmesnike in postopke ter na pogoje združljivosti železniškega sistema v celoti, ki so potrebni za doseganje njegove interoperabilnosti.

2. Določbe te direktive se uporabljajo brez poseganja v druge zadevne določbe Skupnosti. Vendar je za izpolnitev bistvenih zahtev te direktive pri komponentah interoperabilnosti in vmesnikih morda treba uporabiti posamezne evropske specifikacije, določene v ta namen.

([1]) UL L 204, 21.7.1998, str. 37. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Sveta 2006/96/ES (UL L 363, 20.12.2006, str. 81).
([2]) UL L 164, 30.4.2004, str. 1.

▼B

Člen 4

Bistvene zahteve

1. Železniški sistem, podsistemi in komponente interoperabilnosti, vključno z vmesniki, morajo izpolnjevati ustrezne bistvene zahteve.

2. Dodatne tehnične specifikacije, navedene v členu 34 Direktive 2004/17/ES, potrebne za dopolnitev evropskih specifikacij ali drugih standardov, ki se uporabljajo v Skupnosti, ne smejo biti v nasprotju z bistvenimi zahtevami.

POGLAVJE II

TEHNIČNE SPECIFIKACIJE ZA INTEROPERABILNOST

Člen 5

Vsebina TSI

1. Vsak podsistem ima eno TSI. Kadar je potrebno, lahko več TSI zajame en podsistem in ena TSI več podsistemov. Za odločitev o razvoju ali ponovnem pregledu in prenovi TSI ter določitvi njenega tehničnega in geografskega področja uporabe je potrebno pooblastilo v skladu s členom 6(1).

2. Podsistemi so v skladu s TSI, ki veljajo ob začetku njihovega obratovanja, v času njihovega posodabljanja ali obnove, v skladu s to direktivo. Ta skladnost se med uporabo vsakega podsistema stalno vzdržuje.

3. Vsaka TSI mora v obsegu, potrebnem za doseganje cilja iz člena 1:

(a) navesti predvideno področje uporabe (del omrežja ali vozil iz Priloge I; podsistem ali del sistema iz Priloge II);

(b) določiti bistvene zahteve za vsak zadevni podsistem in njegove vmesnike glede na druge podsisteme;

(c) določiti funkcionalne in tehnične specifikacije, ki jih morajo izpolnjevati podsistem in njegovi vmesniki glede na druge podsisteme. Po potrebi se te specifikacije lahko razlikujejo glede na uporabo podsistema, na primer glede na kategorije prog, vozlišč in/ali vozil iz Priloge I;

(d) določiti komponente interoperabilnosti in vmesnike, ki morajo biti predmet evropskih specifikacij, vključno z evropskimi standardi, potrebnimi za doseganje interoperabilnosti znotraj železniškega sistema;

▼B

(e) za vsak obravnavan primer navesti postopke za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti na eni strani ali ES-verifikacije podsistemov na drugi strani. Ti postopki temeljijo na modulih iz Sklepa 93/465/EGS;

(f) navesti strategijo za izvajanje TSI. Zlasti je treba določiti faze, ki jih je treba izvesti za postopni prehod iz obstoječega stanja do končnega, ko bo skladnost s TSI postala normativ;

(g) navesti, za zadevno osebje, poklicno usposobljenost ter zdravstvene in varnostne pogoje pri delu, ki so nujni za obratovanje in vzdrževanje podsistemov, kakor tudi za izvajanje TSI.

4. Vsaka TSI je izdelana na podlagi ocene obstoječega podsistema in navaja ciljni podsistem, ki ga je mogoče doseči postopno v razumnem roku. Tako postopno sprejemanje TSI in skladnost z njimi bosta omogočila postopno uresničevanje interoperabilnosti železniškega sistema.

5. TSI na primeren način ohranjajo združljivost obstoječega železniškega sistema vsake države članice. S tem namenom se lahko za vsako TSI predvidijo posebni primeri za omrežje, pa tudi za vozila; posebna pozornost mora biti namenjena nakladalnemu profilu, tirni širini ali razdalji med tiri in vozili, ki prihajajo iz tretjih držav ali so namenjena v tretje države. Za vsak poseben primer TSI navajajo izvedbene določbe za elemente TSI, ki so navedeni v odstavku 3(c) do (g).

6. Če nekaterih tehničnih vidikov, ki ustrezajo bistvenim zahtevam, ni mogoče izrecno zajeti s TSI, se jasno navedejo v prilogi k TSI kot odprte točke. Za te vidike se uporablja člen 17(3).

7. TSI ne smejo biti v nasprotju z odločitvami držav članic v zvezi z uporabo infrastrukture za promet z vozili, ki jih ne urejajo TSI.

8. TSI lahko vsebujejo izrecno sklicevanje na evropske ali mednarodne standarde ali specifikacije ali tehnične dokumente, ki jih objavi Agencija, kadar je to nujno potrebno, da bi dosegli cilj te direktive. V teh primerih se standardi ali specifikacije (ali njihovi zadevni deli) ali tehnični dokumenti obravnavajo kot priloge k zadevnim TSI in postanejo obvezujoči od začetka veljavnosti TSI. Če takih standardov ali specifikacij ali tehničnih dokumentov ni, se je do njihove izdelave mogoče sklicevati na jasno prepoznavne normativne dokumente; v tem primeru na dokumente, ki so zlahka dostopni in so v javni uporabi.

▼B

Člen 6

Sprejetje, pregled in objava TSI

1. Osnutke TSI in poznejše osnutke njihovih sprememb pripravi Agencija na podlagi mandata Komisije v skladu z regulativnim postopkom iz člena 29(3) te direktive. Pripravijo se v skladu s členoma 3 in 12 Uredbe (ES) št. 881/2004 in v sodelovanju delovnih skupin iz teh členov.

Ukrepi, namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te direktive, da se jo dopolni s TSI, ali s spremembo le-teh, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 29(4).

V nujnih primerih lahko Komisija uporabi nujni postopek iz člena 29(5).

2. Agencija je pristojna za pripravo pregleda in za posodabljanje TSI ter tudi za dajanje priporočil Komisiji, da se upošteva tehnološki razvoj ali družbene zahteve. Komisija o takšnih priporočilih takoj obvesti odbor iz člena 29.

3. Vsak osnutek TSI se izdela v dveh fazah.

Agencija najprej določi osnovne parametre za TSI, kakor tudi vmesnike z drugimi podsistemi ter po potrebi tudi vsak drug poseben primer. Za vsakega od teh parametrov in vmesnikov se predložijo najprimernejše alternativne rešitve skupaj s tehnično in ekonomsko utemeljitvijo.

Agencija nato na podlagi teh osnovnih parametrov izdela osnutek TSI. Po potrebi upošteva tehnični napredek, že opravljeno delo pri standardizaciji, že vzpostavljene delovne skupine in priznano raziskovalno delo. Osnutku TSI se priloži celovita ocena predvidenih stroškov in koristi v zvezi z izvajanjem TSI; ta ocena navaja pričakovani učinek na vse vpletene izvajalce in gospodarske udeležence.

4. Za ugotavljanje in izvajanje najprimernejših rešitev se pri pripravi osnutka, sprejemanju ter ponovnem pregledu vsake TSI (vključno z osnovnimi parametri) upoštevajo predvideni stroški in koristi vseh upoštevanih tehničnih rešitev, skupaj z vmesniki med njimi. Države članice pri tem ocenjevanju sodelujejo tako, da priskrbijo potrebne podatke.

▼B

5. Odbor iz člena 29 je treba redno obveščati o delu glede priprave TSI. Med izdelavo TSI Komisija na zahtevo odbora oblikuje opis vseh pristojnosti in nalog ali koristna priporočila v zvezi z izdelavo TSI ter analizo stroškov in koristi. Komisija lahko zlasti na prošnjo države članice zahteva preučitev drugih možnih rešitev ter navedbo ocene stroškov in koristi v zvezi s temi drugimi rešitvami v poročilu, ki se priloži osnutku TSI.

6. Po sprejemu vsake TSI se datum začetka njene veljavnosti določi v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 29(4). Kadar morajo zaradi tehnične združljivosti različni podsistemi začeti obratovati hkrati, morajo biti isti tudi datumi začetka veljavnosti ustreznih TSI.

7. Pri pripravi osnutka, sprejemanju ter ponovnem pregledu vsake TSI je treba upoštevati uporabnike v zvezi z značilnostmi, ki imajo neposreden vpliv na razmere, v katerih uporabljajo podsisteme. V ta namen se Agencija na stopnji priprave osnutkov ter ponovnega pregleda TSI posvetuje z združenji in organi, ki zastopajo uporabnike. K osnutku TSI priloži poročilo o rezultatih tega posvetovanja.

Seznam združenj in organov, s katerimi se opravi posvetovanje, sestavi Komisija po posvetovanju z odborom v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 29(2), ter ga je na zahtevo države članice ali pobudo Komisije mogoče ponovno pregledati in posodobiti.

8. Pri pripravi osnutka, sprejemanju ter ponovnem pregledu vsake TSI je treba v zvezi z razmerami iz člena 5(3)(g) upoštevati mnenje socialnih partnerjev.

V ta namen se opravi posvetovanje s socialnimi partnerji, preden se osnutek TSI predloži v sprejetje ali ponovni pregled odboru iz člena 29.

Posvetovanje s socialnimi partnerji poteka v okviru odbora za sektorski dialog, ustanovljenega v skladu s Sklepom Komisije 98/500/ES z dne 20. maja 1998 o ustanovitvi Odborov sektorskega dialoga med socialnimi partnerji na evropski ravni ([1]). Socialni partnerji dajo svoje mnenje v treh mesecih.

9. Če pregled TSI vodi do spremembe zahtev, nova različica TSI zagotovi združljivost s podsistemi, ki so že začeli obratovati ob upoštevanju prejšnjih različic TSI.

([1]) UL L 225, 12.8.1998, str. 27. Sklep, kakor je bil nazadnje spremenjen z Uredbo (ES) št. 1792/2006 (UL L 362, 20.12.2006, str. 1).

▼B

Če je iz ustrezno utemeljenih varnostnih ali interoperabilnih razlogov potrebno novo dovoljenje ali obnova ali nadgradnja teh sistemov, se določijo ustrezni roki v TSI, ali, po potrebi, s strani držav članic.

10. Komisija TSI objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 7

Pomanjkljivosti v TSI

1. Če se po njenem sprejetju zdi, da TSI ne izpolnjuje bistvenih zahtev v celoti, se lahko na zahtevo države članice ali na pobudo Komisije izvedejo posvetovanja z odborom iz člena 29.

Komisija lahko od Agencije zahteva tehnično mnenje. Komisija skupaj z odborom preuči tehnično mnenje.

2. Če je treba TSI spremeniti zaradi manjše napake, ki ne upravičuje takojšnjega pregleda, lahko Komisija priporoči uporabo tehničnega mnenja do pregleda TSI v skladu s členom 6(1). V tem primeru Agencija objavi tehnično mnenje.

3. Če je treba TSI spremeniti zaradi pomembne ali kritične napake, se nemudoma uporabi revizijski postopek iz člena 6(1).

Člen 8

Razširitev področja uporabe TSI

1. Komisija v skladu z regulativnim postopkom iz člena 29(3) sprejme enega ali več mandatov, katerih cilj je razvoj novih TSI in/ali pregled že sprejetih TSI, da bi zajeli še nevključene proge in vozila.

2. Prvi takšen mandat navaja prvo skupino novih TSI in/ali spremembe TSI, ki jih je treba sprejeti najpozneje do januarja 2012, brez poseganja v člen 5(5) glede možnosti sprejetja določb za posebne primere in brez poseganja v člen 9, ki dovoljuje odstopanja v posebnih okoliščinah. Ta prvi mandat je izdelan na podlagi priporočila Agencije, da bi določili nove TSI, ki se bodo razvile, in/ali obstoječe TSI, ki bodo spremenjene, upoštevajoč predvidene stroškovne učinkovitosti vsakega predlaganega ukrepa in na podlagi načela sorazmernosti ukrepov, ki se sprejmejo na ravni Skupnosti. Zato se ustrezna pozornost nameni točki 4 Priloge I in potrebnemu ravnovesju med cilji neprekinjenega prometa vlakov in tehničnega usklajevanja na eni strani ter zadevnim vseevropskim, nacionalnim, regionalnim ali lokalnim prometom na drugi strani.

▼B

3. Dokler ne začne veljati razširitev področja uporabe TSI na celotno železniško omrežje:

(a) se dovoljenja za začetek obratovanja

— za vozila ter podsisteme vodenja-upravljanja in signaliziranja na vozilu, ki se vsaj delno uporabljajo v delu omrežja, ki še ni zajeto v področje uporabe TSI, v zvezi s tem delom omrežja,

— za infrastrukturo, energetske podsisteme vodenja-upravljanja in takšne podsisteme ob progi ter podsisteme signaliziranja v delih omrežja, ki še ni zajeto v področje uporabe TSI,

podelijo v skladu z nacionalnimi predpisi iz člena 8 Direktive 2004/49/ES, ali, po potrebi, iz člena 17(3) te direktive;

(b) se dovoljenja za začetek obratovanja vozil, ki se bodo včasih uporabljala v delu omrežja, ki še ne sodi v področje uporabe TSI, v zvezi s tem delom omrežja, podelijo v skladu s členi 21 do 27 te direktive in nacionalnimi predpisi iz člena 8 Direktive 2004/49/ES, ali, po potrebi, iz člena 17(3) te direktive.

4. Državi članici ni treba uporabljati novih ali pregledanih TSI, sprejetih v skladu z odstavkom 2, za projekte v poznejši fazi razvoja ali za projekte, ki so predmet pogodbe med izvajanjem, kadar je zadevna skupina TSI objavljena.

Člen 9

Odstopanja

1. Če ni ustreznih posebnih primerov, državi članici v skladu s tem členom ni treba uporabljati ene ali več TSI v naslednjih primerih:

(a) za predlagan nov podsistem, za obnovo ali nadgradnjo obstoječega podsistema ali za vsak element iz člena 1(1), ki je ob izdaji teh TSI v poznejši fazi razvoja ali je predmet pogodbe med izvajanjem;

(b) za vsak projekt obnove ali nadgradnjo obstoječega podsistema, kadar je nakladalni profil, tirna širina, razdalja med tiri ali elektrifikacijska napetost v teh TSI nezdružljiva s specifikacijami obstoječega podsistema;

(c) za predlagan nov podsistem ali za predlagano obnovo ali nadgradnjo obstoječega podsistema na območju te države članice, če morje ločuje ali osami ali če posebne geografske razmere ločujejo njeno železniško omrežje od omrežja preostalega dela Skupnosti;

(d) za vsako predlagano obnovo, podaljšanje ali nadgradnjo obstoječega podsistema, če bi bila uporaba teh TSI v škodo ekonomski upravičenosti projekta in/ali združljivosti železniškega sistema v tej državi članici;

▼B

(e) če po nesreči ali naravni katastrofi pogoji za hitro obnovo omrežja ekonomsko ali tehnično ne dopuščajo delne ali popolne uporabe ustreznih TSI;

(f) za vozila, ki prihajajo iz tretjih držav ali so namenjena v tretje države, v katerih se tirna širina razlikuje od tiste v glavnem železniškem omrežju znotraj Skupnosti.

2. V vsakem primeru iz odstavka 1 zadevna država članica pošlje Komisiji dokumentacijo z informacijami iz Priloge IX. Komisija preuči ukrepe, ki jih predlaga država članica, in obvesti odbor iz člena 29.

3. V primeru iz odstavka 1(a) posreduje vsaka država članica v roku enega leta od začetka veljavnosti TSI Komisiji seznam projektov v poznejši fazi razvoja, ki potekajo na njenem ozemlju.

4. V primerih iz odstavka 1(a), (c) in (e) Komisija preveri skladnost dokumentacije in obvesti državo članico o rezultatih analize. Po potrebi se izdela priporočilo v zvezi s specifikacijami, ki jih je treba uporabiti. Država članica lahko takoj uporabi alternativne določbe iz Priloge IX.

5. V primerih iz odstavka 1(b), (d) in (f) Komisija odloči v skladu z regulativnim postopkom iz člena 29(3), če se zahteva po odstopanju odobri. Vendar se v primeru iz odstavka 1(b) sklep Komisije ne nanaša na nakladalni profil in tirno širino. Komisija poda svojo odločitev v šestih mesecih po vložitvi zahtevka s popolno dokumentacijo. Če takšne odločitve ni, se šteje, da je zahtevek sprejet. V pričakovanju odločitve Komisije v primeru iz odstavka 1(f) lahko država članica uporablja alternativne določbe iz Priloge IX.

6. Vse države članice se obvesti o rezultatih analiz in o rezultatih postopka iz odstavkov 4 in 5.

POGLAVJE III

KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI

Člen 10

Dajanje komponent interoperabilnosti na trg

1. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe, da se komponente interoperabilnosti:

(a) dajo na trg le, če omogočajo doseči interoperabilnost železniškega sistema in hkrati izpolnjujejo bistvene zahteve;

(b) uporabljajo na področju uporabe, ki so mu namenjene, ter primerno vgradijo in vzdržujejo.

Te določbe ne smejo ovirati, da bi se te komponente dale na trg za drugo uporabo.

▼B

2. Države članice na svojem ozemlju in na podlagi te direktive ne smejo prepovedati, omejiti ali ovirati dajanja komponent interoperabilnosti na trg za uporabo v železniškem sistemu, če so v skladu s to direktivo. Zlasti ne smejo zahtevati verifikacij, ki so že bile opravljene v okviru postopka za pridobitev ES-izjave o skladnosti ali primernosti za uporabo, katerega elementi so navedeni v Prilogi IV.

Člen 11

Skladnost ali primernost za uporabo

1. V državah članicah velja, da tiste komponente interoperabilnosti, ki imajo ES-izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo, izpolnjujejo ustrezne bistvene zahteve te direktive.

2. Vsaka komponenta interoperabilnosti je predmet postopka za ocenjevanje skladnosti in primernosti za predvideno uporabo iz posamezne TSI ter jo spremlja ustrezno potrdilo.

3. V državah članicah velja, da komponente interoperabilnosti izpolnjujejo bistvene pogoje, če so v skladu s pogoji iz ustrezne TSI ali evropskih specifikacij, izdelanih zaradi uskladitve s temi pogoji.

4. Rezervni deli za podsisteme, ki že obratujejo, ko začne veljati ustrezna TSI, so lahko nameščeni v te podsisteme, ne da bi bilo treba zanje opraviti postopek iz člena 2.

5. TSI lahko predvidevajo prehodno obdobje za železniške proizvode, opredeljene v teh TSI kot komponente interoperabilnosti, ki so že bile dane na trg, ko TSI začnejo veljati. Te komponente izpolnjujejo zahteve iz člena 10(1).

Člen 12

Neskladnost evropskih specifikacij z bistvenimi zahtevami

Kadar država članica ali Komisija meni, da evropske specifikacije, ki se neposredno ali posredno uporabljajo za doseganje cilja te direktive, ne izpolnjujejo bistvenih zahtev, se o tem obvesti odbor iz člena 29 in Komisija sprejme najustreznejše ukrepe, ki so:

(a) delni ali popolni umik zadevnih specifikacij ali njihovih sprememb iz publikacij, v katerih so objavljene, v primeru evropskih standardov po posvetovanju z odborom, ustanovljenim v skladu z Direktivo 98/34/ES; ali

(b) ponovni pregled TSI v skladu s členom 7.

▼B

Člen 13

Postopek za ES-izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo

1. Za izdajo ES-izjave o skladnosti ali primernosti za uporabo komponente interoperabilnosti proizvajalec ali njegov pooblaščeni zastopnik s stalnim prebivališčem v Skupnosti uporabljata določbe iz ustreznih TSI.

2. Če ustrezna TSI tako zahteva, opravi ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo komponente interoperabilnosti priglašeni organ, pri katerem je proizvajalec ali njegov pooblaščeni zastopnik s sedežem v Skupnosti vložil zahtevo.

3. Ko morajo komponente interoperabilnosti upoštevati druge direktive Skupnosti, ki zajemajo druge vidike, ES-izjava o skladnosti ali primernosti za uporabo v takih primerih navaja, da komponente interoperabilnosti izpolnjujejo tudi zahteve teh drugih direktiv.

4. Kadar niti proizvajalec niti njegov pooblaščeni zastopnik s stalnim prebivališčem v Skupnosti nista izpolnila obveznosti iz odstavkov 1 in 3, je te obveznosti dolžna izpolniti katera koli oseba, ki da komponente interoperabilnosti na trg. Za namene te direktive veljajo enake obveznosti za vsakogar, ki združi komponente interoperabilnosti ali njihove dele različnega izvora ali proizvaja komponente interoperabilnosti za lastno uporabo.

5. Brez poseganja v določbe člena 14:

(a) kadar država članica ugotovi, da je bila ES-izjava o skladnosti izdana neustrezno, mora proizvajalec ali njegov pooblaščeni zastopnik s sedežem v Skupnosti, če je potrebno, ponovno vzpostaviti skladnost komponente interoperabilnosti in odpraviti kršitev pod pogoji, ki jih določi ta država članica;

(b) če se neskladnost nadaljuje, država članica sprejme vse primerne ukrepe, da omeji ali prepove dajanje komponente interoperabilnosti na trg ali zagotovi umik komponente s trga v skladu s postopkom iz člena 14.

Člen 14

Neskladnost komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami

1. Kadar država članica ugotovi, da komponenta interoperabilnosti, ki ima ES-izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo in ki je dana na trg ter uporabljena v skladu z namenom, verjetno ne bo izpolnjevala bistvenih zahtev, stori vse potrebno za omejitev področja njene uporabe, prepoved njene uporabe ali umik s trga. Država članica takoj obvesti Komisijo o ukrepih, ki jih je sprejela, in navede razloge za svojo odločitev, pri čemer zlasti navede, ali neskladnost izhaja iz:

(a) neizpolnjevanja bistvenih zahtev;

▼B

(b) nepravilne uporabe evropskih specifikacij, kadar se sklicuje na uporabo takšnih specifikacij;

(c) neprimernosti evropskih specifikacij.

2. Komisija se, kakor hitro je to mogoče, posvetuje z zadevnimi stranmi. Kadar po posvetovanju ugotovi, da je ukrep upravičen, o tem takoj obvesti državo članico, ki je dala pobudo, kakor tudi druge države članice. Kadar Komisija po posvetovanju ugotovi, da je ukrep neupravičen, o tem takoj obvesti državo članico, ki je dala pobudo, ter proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s stalnim prebivališčem v Skupnosti. Kadar odločitev iz odstavka 1 temelji na obstoju vrzeli v evropskih specifikacijah, se uporabi postopek iz člena 12.

3. Ko komponenta interoperabilnosti, ki ima ES-izjavo o skladnosti, ni ustrezna, pristojna država članica sprejme ustrezne ukrepe proti sestavljavcu izjave, kdor koli že to je, ter o tem obvesti druge države članice in Komisijo.

4. Komisija zagotovi, da so države članice obveščene o poteku in rezultatih tega postopka.

POGLAVJE IV

PODSISTEMI

Člen 15

Postopek za začetek obratovanja

1. Vsaka država članica brez poseganja v poglavje V dovoli začetek obratovanja tistih strukturnih podsistemov, ki so del železniškega sistema in se nahajajo oziroma obratujejo na njenem ozemlju.

V ta namen države članice izvedejo vse primerne ukrepe za zagotovitev začetka obratovanja teh podsistemov samo, če so načrtovani, zgrajeni in vgrajeni tako, da ob vključitvi v železniški sistem izpolnjujejo ustrezne bistvene zahteve. Zlasti preverijo:

— tehnično združljivost teh podsistemov s sistemom, v katerega se vključujejo,

— varno vključitev teh podsistemov v skladu s členoma 4(3) in 6(3) Direktive 2004/49/ES.

2. Vsaka država članica pred začetkom obratovanja teh podsistemov preveri njihovo skladnost, kadar je potrebno, z zadevnimi določbami TSI o delovanju in vzdrževanju.

▼B

3. Po začetku obratovanja teh podsistemov se preverjanje izvaja:

(a) za infrastrukture v okviru podeljevanja in nadzora varnostnih dovoljenj v skladu s členom 11 Direktive 2004/49/ES;

(b) za vozila v okviru podeljevanja in preverjanja varnostnih spričeval v skladu s členom 10 Direktive 2004/49/ES.

Za ta namen se uporabljajo postopki za ocenjevanje in verifikacijo, ki so določeni v strukturnih in funkcionalnih TSI.

Člen 16

Prosti pretok podsistemov

Brez poseganja v določbe člena 15(1) države članice na svojem ozemlju in na podlagi te direktive ne smejo prepovedati, omejiti ali ovirati gradnje, začetka obratovanja ali obratovanja strukturnih podsistemov, ki sestavljajo železniški sistem in izpolnjujejo bistvene zahteve. Zlasti ne smejo zahtevati pregledov, ki so že bili opravljeni:

— v okviru postopka za pridobitev ES-izjave o verifikaciji, katerega elementi so navedeni v Prilogi V,

— ali v drugih državah članicah, pred začetkom veljavnosti te direktive ali po njem, da bi preverili skladnost z enakimi zahtevami v enakih delovnih pogojih.

Člen 17

Skladnost s TSI in nacionalnimi predpisi

1. V državah članicah velja, da so tisti strukturni podsistemi, ki sestavljajo železniški sistem in imajo ES-izjavo o verifikaciji, interoperabilni in izpolnjujejo ustrezne bistvene zahteve, ki veljajo zanje.

2. Verifikacija interoperabilnosti strukturnega podsistema, ki sestavlja železniški sistem, se glede na izpolnjevanje bistvenih zahtev opravi s sklicevanjem na TSI, če obstajajo.

3. Države članice za vsak podsistem pripravijo seznam tehničnih predpisov, ki se uporabljajo pri izpolnjevanju bistvenih zahtev, in ga pošljejo Komisiji, kadar:

— ne obstajajo nobene ustrezne TSI, ali

— je bilo v skladu s členom 9 priglašeno odstopanje, ali

— poseben primer zahteva uporabo tehničnih predpisov, ki niso vključeni v ustrezne TSI.

▼B

Ta seznam se pošlje:

— vsakič, kadar se seznam tehničnih predpisov, ki je moral biti v skladu s členom 16(3) Direktive 96/48/ES in členom 16(3) Direktive 2001/16/ES priglašen do 30. aprila 2005, spremeni, ali

— po priglasitvi odstopanja, ali

— po objavi zadevnih TSI.

Ob tej priložnosti države članice imenujejo tudi pristojne organe za izvedbo postopka za verifikacijo iz člena 18 v zvezi s temi tehničnimi predpisi.

Komisija te informacije pošlje Agenciji, ki jih objavi.

Na zahtevo Komisije države članice zagotovijo dostop do celotnega besedila priglašenih predpisov. Da bi se preprečilo nastajanje dodatnih ovir in z namenom nadaljevanja razvrstitve nacionalnih pravil v skladu s členom 27, Komisija spremlja uvajanje novih predpisov v državah članicah. Če Komisija oceni, da je nov predpis sredstvo samovoljne diskriminacije ali prikrita omejitev železniškega prometa med državami članicami, v skladu s postopkom iz člena 29(3) sprejme odločitev, naslovljeno na zadevno državo članico.

Države članice se lahko pri predpisih in omejitvah izključno lokalne narave odločijo, da jih v skladu s tem odstavkom ne priglasijo. V takšnih primerih države članice take predpise in omejitve navedejo v registru infrastrukture iz člena 35.

Države članice zagotovijo, da se zavezujoči tehnični predpisi objavijo in so dostopni vsem upravljavcem železniške infrastrukture, prevoznikom v železniškem prometu in prosilcem za dovoljenje za začetek obratovanja v jeziku, ki je jasen in razumljiv za zadevne strani.

Člen 18

Postopek za izdajo ES-izjave o verifikaciji

1. Za izdajo ES-izjave o verifikaciji prosilec povabi priglašeni organ, katerega je v ta namen izbral, da začne postopek za ES-verifikacijo iz Priloge VI. Prosilec je lahko naročnik ali proizvajalec ali njun pooblaščeni predstavnik v Skupnosti.

2. Naloga priglašenega organa, odgovornega za ES-verifikacijo podsistema, se začne na stopnji projektiranja in zajema celotno obdobje proizvodnje do stopnje odobritve, preden podsistem prične obratovati. Obsega tudi verifikacijo vmesnikov zadevnega podsistema s sistemom, v katerega se vključi, temelječ na informacijah, ki so na voljo v ustreznih TSI in registrih iz členov 34 in 35.

▼B

3. Priglašeni organ je odgovoren za izdelavo tehnične dokumentacije, ki mora biti priložena ES-izjavi o verifikaciji. Tehnična dokumentacija mora vsebovati vse potrebne dokumente v zvezi z značilnostmi podsistema in po potrebi vse dokumente, ki potrjujejo skladnost komponent interoperabilnosti. Vsebovati bi morala tudi vse elemente v zvezi s pogoji in omejitvami uporabe ter z navodili o servisiranju, stalnem in rednem spremljanju, prilagajanju in vzdrževanju.

4. Priglašeni organ lahko izda vmesno izjavo o verifikaciji, da pokrije določene faze verifikacijskega postopka ali določene dele podsistema. V tem primeru se uporabi postopek iz Priloge VI.

5. Če ustrezne TSI to omogočajo, lahko priglašeni organ izda potrdila o skladnosti za serijo podsistemov ali določenih delov teh podsistemov.

Člen 19

Neizpolnjevanje bistvenih zahtev pri podsistemih

1. Kadar država članica ugotovi, da strukturni podsistem z ES-izjavo o verifikaciji, ki jo spremlja tehnična dokumentacija, ne upošteva v celoti določb te direktive in še posebej ne izpolnjuje bistvenih zahtev, lahko zahteva, da se opravijo dodatne verifikacije.

2. Država članica, ki je vložila zahtevo, takoj obvesti Komisijo o vseh dodatno zahtevanih verifikacijah in navede tehtne razloge. Komisija se posvetuje z zadevnimi stranmi.

3. Država članica, ki vloži zahtevek, navede, ali je nepopolno upoštevanje te direktive posledica:

(a) neupoštevanje bistvenih zahtev ali TSI ali nepravilne uporabe TSI. V tem primeru Komisija takoj obvesti državo članico, v kateri prebiva oseba, ki je sestavila nepravilno ES-izjavo o verifikaciji, in od države članice zahteva, da sprejme ustrezne ukrepe;

(b) neustreznosti TSI. V tem primeru se uporabi postopek za spremembo TSI iz člena 7.

Člen 20

Začetek obratovanja obstoječih podsistemov po obnovi ali nadgradnji

1. Pri obnovi ali nadgradnji pošlje naročnik ali proizvajalec zadevni državi članici dokumentacijo o projektu. Država članica to dokumentacijo preuči in ob upoštevanju izvedbene strategije iz veljavne TSI odloči, ali je obseg del tolikšen, da je potrebno novo dovoljenje za začetek obratovanja v smislu te direktive.

▼B

Takšno novo dovoljenje za začetek obratovanja je potrebno, kadar koli lahko predvidena dela škodljivo vplivajo na celotno varnost zadevnega podsistema. Če je potrebno novo dovoljenje, države članice določijo obseg uporabe TSI za projekt.

Države članice sprejmejo odločitev najpozneje v štirih mesecih po tem, ko je prosilec predložil popolno dokumentacijo.

2. Kadar se zahteva novo dovoljenje in če se TSI ne uporablja v celoti, države članice Komisiji posredujejo naslednje informacije:

— razlog, zakaj se TSI ne uporablja v celoti,

— tehnične značilnosti, ki se uporabljajo namesto TSI,

— organi, ki so v primeru teh značilnosti pristojni za uporabo postopka verifikacije iz člena 18.

3. Komisija informacije iz odstavka 2 pošlje Agenciji, ki jih objavi.

POGLAVJE V

VOZILA

Člen 21

Dovoljenje za začetek obratovanja vozil

1. Pred uporabo vozila v omrežju nacionalni varnostni organ, ki je pristojen za to omrežje, dovoli začetek obratovanja vozila, če ni v tem poglavju določeno drugače.

2. Vozilu, ki je skladno s TSI, je dovoljeno obratovanje v skladu s členoma 22 ali 23.

3. Vozilu, ki ni skladno s TSI, je dovoljeno obratovanje v skladu s členoma 24 ali 25.

4. Vozilu, ki ustreza odobrenemu tipu vozila, je dovoljeno obratovanje v skladu s členom 26.

5. Dovoljenje, ki ga izda ena izmed držav članic, velja v vseh ostalih državah članicah brez poseganja v določbe členov 23 in 25 v zvezi z dodatnimi dovoljenji. Države članice v posebnih nacionalnih pravilih ali z nacionalnimi določbami za izvajanje te direktive pojasnijo, če so potrebna dodatna dovoljenja v skladu z zadevnimi določbami člena 23 v primeru vozil, ki so skladna s TSI, ali člena 25 v primeru vozil, ki niso skladna s TSI.

6. O vsakem zahtevku za odobritev začetka obratovanja s sklepom odloči pristojni nacionalni varnostni organ v skladu s členoma 22 in 23 ali členoma 24 in 25. Dovoljenje za začetek obratovanja lahko navaja pogoje za uporabo in druge omejitve.

▼B

7. Vsak sklep pristojnega nacionalnega varnostnega organa, ki zavrača začetek obratovanja železniškega vozila, je ustrezno utemeljen. Prosilec lahko v roku enega meseca od prejema uradnega obvestila o negativnem sklepu od pristojnega nacionalnega varnostnega organa zahteva ponovni pregled zahtevka iz ustrezno utemeljenih razlogov. Nacionalni varnostni organ ima nato na voljo dva meseca od prejema pritožbe, da potrdi ali razveljavi svojo odločitev. Če je potrjen negativni sklep, lahko prosilec od organa za pritožbe, ki ga določi pristojna država članica v skladu s členom 17(3) Direktive 2004/49/ES, zahteva ponovni pregled sklepa iz ustrezno utemeljenih razlogov. Države članice lahko za namen tega pritožbenega postopka določijo svoje regulativne organe, ustanovljene v skladu s členom 30 Direktive 2001/14/ES.

8. Če pristojni nacionalni varnostni organ ne sprejme sklepov iz členov 23(7) in 25(5) v predpisanem roku, se šteje, da je začetek obratovanja zadevnega železniškega vozila odobren po obdobju treh mesecev po izteku omenjenega roka. Dovoljenje, pridobljeno na podlagi tega odstavka, velja le v omrežju, za katerega pristojni nacionalni varnostni organ ni reagiral v predvidenem roku.

9. Nacionalni varnostni organ, ki namerava razveljaviti dovoljenje za začetek obratovanja, ki ga je izdal sam, ali dovoljenje, ki ga je prosilec pridobil v skladu z odstavkom 8, uporabi postopek pregleda varnostnih spričeval iz člena 10(5) Direktive 2004/49/ES, ali po potrebi postopek pregleda varnostnih pooblastil iz člena 11(2) navedene direktive.

10. V primeru pritožbenega postopka lahko pristojni organ za pritožbe iz odstavka 7 od Agencije zahteva mnenje, ki je v tem primeru izdano v enem mesecu od vložitve zahtevka ter o katerem se obvesti prosilca, pristojni organ za pritožbe in pristojni nacionalni varnostni organ, ki je zavrnil odobritev dovoljenja.

11. V primeru vozil, ki vozijo med državo članico in tretjo državo v omrežju, kjer se tirna širina razlikuje od tiste v glavnem železniškem omrežju znotraj Skupnosti, in pri katerem se lahko odstopanje odobri v skladu s členom 9(5) ali pa spada med posebne primere, lahko nacionalni predpisi iz členov 22 in 24 vključujejo mednarodne sporazume, če so le-ti združljivi z zakonodajo Skupnosti.

12. Dovoljenja za začetek obratovanja, ki so bila odobrena pred 19. julijem 2008, vključno z dovoljenji, izdanimi na podlagi mednarodnih sporazumov, zlasti RIC (Regolamento Internazionale Carozze) in RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), ostanejo veljavna v skladu s pogoji, pod katerimi so bila odobrena. Ta določba ima prednost pred členi 22 do 25.

▼B

13. Države članice lahko odobrijo dovoljenje za začetek obratovanja serije vozil. V ta namen nacionalni varnostni organi obvestijo prosilca o postopku, ki bo uporabljen.

14. Dovoljenja za začetek obratovanja vozil, odobrena v skladu s tem členom, ne posegajo v druge pogoje, ki veljajo za prevoznike v železniškem prometu in upravljavce infrastrukture glede upravljanja takšnih vozil v zadevnem omrežju v skladu s členi 9, 10 in 11 Direktive 2004/49/ES.

Člen 22

Prvo dovoljenje za začetek obratovanja vozil, ki so skladna s TSI

1. Ta člen velja za vozila, ki so skladna z vsemi ustreznimi TSI, veljavnimi ob začetku obratovanja vozil, če je večina bistvenih zahtev opredeljenih v teh TSI in če so ustrezne TSI za tirna vozila pričele veljati in se uporabljajo.

2. Prvo dovoljenje odobri nacionalni varnostni organ, kot sledi:

(a) dovoljenje se odobri brez nadaljnjega preverjanja, če so bili v skladu z določbami iz poglavja IV odobreni vsi strukturni podsistemi vozila;

(b) v primeru vozil z vsemi potrebnimi ES-izjavami o verifikaciji, kot določa člen 18, lahko merila, ki jih nacionalni varnostni organ preveri z namenom izdaje dovoljenja za začetek obratovanja, zadevajo le:

— tehnično združljivost zadevnih podsistemov vozila in njihovo varno vključitev v skladu s členom 15(1),

— tehnično združljivost vozil in zadevnega omrežja,

— nacionalna pravila, ki se uporabljajo za odprte točke,

— nacionalna pravila, ki se uporabljajo za posebne primere, ustrezno opredeljene v zadevnih TSI.

Člen 23

Dodatna dovoljenja za začetek obratovanja vozil, ki so skladna s TSI

1. Za vozila, ki so popolnoma skladna s TSI, ki vključujejo vse vidike podsistemov brez posebnih primerov in odprtih točk, vezanih na tehnično združljivost vozila in omrežja, se ne zahtevajo posebna dovoljenja za začetek obratovanja v primeru, da obratujejo v omrežjih drugih držav članic, ki so skladna s TSI ali s pogoji, določenimi v ustreznih TSI.

▼B

2. Če je vozilo začelo obratovati v skladu s členom 22, vendar zanj ne velja odstavek 1, države članice sprejmejo odločitev, ali so na njihovem ozemlju potrebna dodatna dovoljenja. V tem primeru se uporabijo odstavki 3 do 7.

3. Prosilec nacionalnemu varnostnemu organu predloži dokumentacijo za vozilo ali tip vozila, pri čemer navede njegovo predvideno uporabo v omrežju. Dokumentacija vsebuje naslednje podatke:

(a) dokazilo, da je vozilo v drugi državi članici pridobilo dovoljenje za začetek obratovanja v skladu s členom 22;

(b) izvod tehnične dokumentacije, kakor je opredeljeno v Prilogi VI. Pri vozilih z zapisovalniki podatkov to vključuje informacije o postopku zbiranja podatkov in omogoča prebiranje ter ovrednotenje podatkov, če ti podatki niso usklajeni z ustrezno TSI;

(c) evidenco, v kateri je prikazan dnevnik vzdrževanja vozila in, kadar je primerno, tehnične spremembe, ki so izvedene po pridobitvi dovoljenja;

(d) dokazilo o tehničnih in operativnih značilnostih, ki izkazuje, da je vozilo skladno z infrastrukturami in fiksnimi napravami, vključno s podnebnimi razmerami, sistemom napajanja z energijo, sistemom vodenja-upravljanja in signalizacije, tirno širino in gabaritom infrastrukture, največjo dovoljeno osno obremenitvijo ter drugimi omejitvami omrežja.

4. Merila, ki jih preveri nacionalni varnostni organ, se lahko nanašajo le na:

— tehnično združljivost vozila in zadevnega omrežja, vključno z nacionalnimi predpisi, ki se uporabljajo za odprte točke in ki so nujni za zagotovitev te skladnosti,

— nacionalna pravila, ki se uporabljajo za posebne primere, ustrezno opredeljene v zadevnih TSI.

5. Nacionalni varnostni organ lahko zahteva, da se zagotovijo dodatne informacije, opravijo analize tveganja v skladu s členom 6(3)(a) Direktive 2004/49/ES ali izvedejo poskusna obratovanja v omrežju zaradi preverjanja meril iz odstavka 4. Vendar pa lahko po sprejetju referenčnega dokumenta iz člena 27 navedene direktive nacionalni varnostni organ takšno preverjanje izvaja samo na podlagi nacionalnih predpisov iz skupine B ali C iz tega dokumenta.

6. Nacionalni varnostni organ po posvetovanju s prosilcem določi obseg in vsebino zahtevanih dodatnih informacij, analiz tveganj ali poskusnih obratovanj. Upravljavec infrastrukture si po posvetovanju s prosilcem prizadeva zagotoviti, da se lahko vsa poskusna obratovanja izvedejo v roku treh mesecev po zahtevku prosilca. Nacionalni varnostni organ po potrebi sprejme ukrepe za zagotovitev izvajanja poskusnih obratovanj.

▼B

7. Vse vloge za odobritev začetka obratovanja, predložene v skladu s tem členom, bodo obravnavane v sklepu nacionalnega varnostnega organa v najkrajšem možnem roku in najkasneje:

(a) dva meseca po predložitvi dokumentacije iz odstavka 3;

(b) kjer je primerno, en mesec po predložitvi vseh dodatnih informacij, ki jih zahteva nacionalni varnostni organ;

(c) kjer je primerno, en mesec po predložitvi rezultatov vseh poskusnih obratovanj, ki jih zahteva nacionalni varnostni organ.

Člen 24

Prvo dovoljenje za začetek obratovanja za vozila, ki niso skladna s TSI

1. Ta člen velja za vozila, ki niso v skladu z vsemi ustreznimi TSI, ki so v veljavi ob začetku obratovanja, vključno z vozili, za katera veljajo odstopanja ali pri katerih pomemben del bistvenih zahtev ni zajetih v eni ali več TSI.

2. Prvo dovoljenje izda nacionalni varnostni organ, kakor sledi:

— za tehnične vidike, ki so zajeti v morebitnih TSI, se uporablja postopek za ES-verifikacijo,

— za druge tehnične vidike se uporabljajo nacionalni predpisi, priglašeni v skladu s členom 17(3) te direktive in členom 8 Direktive 2004/49/ES.

To prvo dovoljenje velja le v omrežju države članice, ki ga odobri.

Člen 25

Dodatna dovoljenja za začetek obratovanja vozil, ki niso skladna s TSI

1. Če je vozilo pridobilo dovoljenje za začetek obratovanja v eni od držav članic, v skladu s členom 21(12) ali členom 24, lahko ostale države članice sprejmejo odločitev v skladu s tem členom, ali so na njihovem ozemlju potrebna dodatna dovoljenja za začetek obratovanja.

2. Prosilec nacionalnemu varnostnemu organu predloži tehnično dokumentacijo vozila ali tipa vozila, skupaj s podrobnostmi načrtovane rabe v omrežju. Dokumentacija vsebuje naslednje podatke:

(a) dokazilo, da je vozilo v drugi državi članici pridobilo dovoljenje za začetek obratovanja, in dokumentacijo o postopku, ki je bil uporabljen za to, da se dokaže, da vozilo izpolnjuje veljavne varnostne zahteve, po potrebi vključno z odstopanji, dovoljenimi v skladu s členom 9;

▼B

(b) tehnične podatke, program vzdrževanja in operativne značilnosti. Pri vozilih z zapisovalniki podatkov to vključuje informacije o postopku zbiranja podatkov in omogoča prebiranje ter ovrednotenje podatkov, kot to določa člen 20(2)(c) Direktive 2004/49/ES;

(c) evidenco, v kateri je prikazan dnevnik obratovanja, vzdrževanja in, kadar je primerno, tehnične spremembe vozila, ki so izvedene po odobritvi dovoljenja;

(d) dokazilo o tehničnih in operativnih značilnostih, ki izkazuje, da je vozilo skladno z infrastrukturami in fiksnimi napravami, vključno s podnebnimi razmerami, sistemom napajanja z energijo, sistemom upravljanja-vodenja in signalizacije, tirno širino in gabaritom infrastrukture, največjo dovoljeno osno obremenitvijo ter drugimi omejitvami omrežja.

3. Nacionalni varnostni organ ne more spodbijati informacij iz odstavka 2(a) in (b), razen če lahko brez poseganja v člen 16 dokaže obstoj resnične nevarnosti. Po sprejetju referenčnega dokumenta iz člena 27 se nacionalni varnostni organ v tem smislu ne more sklicevati na predpise iz skupine A iz navedenega dokumenta.

4. Nacionalni varnostni organ lahko zahteva, da se zagotovijo dodatne informacije, opravijo analize tveganja v skladu s členom 6(3)(a) Direktive 2004/49/ES ali izvedejo poskusna obratovanja v omrežju zaradi preverjanja skladnosti podatkov iz odstavka 2(c) in (d) tega člena z veljavnimi nacionalnimi predpisi, o katerih je bila Komisija uradno obveščena v skladu s členom 8 Direktive 2004/49/ES ali členom 17 te direktive. Vendar pa lahko po sprejetju referenčnega dokumenta iz člena 27 te direktive nacionalni varnostni organ takšno preverjanje izvaja samo na podlagi nacionalnih predpisov iz skupine B ali C, naštetih v navedenem dokumentu.

Nacionalni varnostni organ po posvetovanju s prosilcem določi obseg in vsebino zahtevanih dodatnih informacij, analiz tveganj ali poskusnih obratovanj. Upravljavec infrastrukture si po posvetovanju s prosilcem prizadeva zagotoviti, da se lahko vsa poskusna obratovanja izvedejo v roku treh mesecev po zahtevku prosilca. Nacionalni varnostni organ po potrebi sprejme ukrepe, da se poskusna obratovanja lahko izvajajo.

5. Vse vloge za odobritev začetka obratovanja, predložene v skladu s tem členom, bodo obravnavane v sklepu nacionalnega varnostnega organa v najkrajšem možnem roku in najkasneje:

(a) štiri mesece po predložitvi tehnične dokumentacije iz odstavka 2;

▼B

(b) kadar je primerno, dva meseca po predložitvi dodatnih informacij ali analiz tveganja, ki jih v skladu z odstavkom 4 zahteva nacionalni varnostni organ;

(c) kadar je primerno, dva meseca po predložitvi rezultatov poskusnih obratovanj, ki jih v skladu z odstavkom 4 zahteva nacionalni varnostni organ.

Člen 26

Dovoljenja za tipe vozil

1. Države članice lahko izdajo dovoljenja za tipe vozil.

2. Če države članice odobrijo vozilo, hkrati odobrijo tudi tip vozila.

3. Država članica vozilo, ki je skladno z že odobrenim tipom v državi članici, odobri brez nadaljnjega preverjanja na podlagi izjave o skladnosti s tem tipom, ki jo predloži prosilec. Če se bistvene določbe v TSI in nacionalnih predpisih, na osnovi katerih je bil odobren tip vozila, spremenijo, države članice odločijo, ali ostanejo že podeljene odobritve za tip vozila veljavne, ali jih je treba obnoviti. Merila, ki jih nacionalni varnostni organi preverijo v primeru obnovljene odobritve tipa vozila, lahko zadevajo le spremenjene predpise. Obnova odobritve tipa vozila ne zadeva odobritev tipov vozil, ki so že podeljene na osnovi predhodno odobrenih tipov vozil.

4. Vzorec izjave o skladnosti tipa vozila sprejme Komisija do 19. julija 2009 na osnovi osnutka, ki ga pripravi Agencija, in v skladu s postopkom iz člena 29(3).

5. Izjava o skladnosti tipa vozila se oblikuje v skladu s:

(a) postopki preverjanja ustreznih TSI, za vozila, ki so skladna s TSI;

(b) postopki preverjanja, opredeljenimi v modulih D ali E Sklepa 93/465/EGS, za vozila, ki niso skladna s TSI. Kjer je to primerno, lahko Komisija sprejme *ad hoc* postopek verifikacije v skladu s postopkom iz člena 29(3).

6. Prosilec lahko zahteva dovoljenje za tip vozila v več državah članicah hkrati. V tem primeru nacionalni varnostni organi sodelujejo, da bi bil postopek poenostavljen in da bi bilo upravnega dela čim manj.

7. Dovoljenje za tipe vozil je registrirano v Evropskem registru dovoljenih tipov vozil iz člena 34. V registru je navedeno, v kateri državi članici ali državah članicah je tip vozila odobren.

▼B

Člen 27

Razvrstitev nacionalnih predpisov

1. Nacionalni predpisi se zaradi poenostavitve postopka odobritve začetka obratovanja vozil iz člena 25 razvrstijo v skladu s Prilogo VII.

2. Brez poseganja v člen 30(3), Agencija do 19. januarja 2009 ponovno pregleda parametre v oddelku 1 Priloge VII in predloži Komisiji ustrezna priporočila.

3. Agencija pripravi priporočilo za referenčni dokument, ki bo navzkrižno primerjal vsa nacionalna pravila držav članic o dajanju vozil v promet. Nacionalni varnostni organi pri tej nalogi sodelujejo z Agencijo.

4. Komisija na podlagi priporočila Agencije in v skladu z regulativnim postopkom iz člena 29(3) sprejme referenčni dokument in vse sklepe o njegovih posodobitvah.

POGLAVJE VI

PRIGLAŠENI ORGANI

Člen 28

Priglašeni organi

1. Države članice obvestijo Komisijo in druge države članice o organih, ki so pooblaščeni za izvajanje postopka za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo, navedenega v členu 13, in postopka verifikacije, navedenega v členu 18, pri čemer za vsakega od organov navedejo področje pristojnosti in identifikacijsko številko, predhodno pridobljeno od Komisije. Komisija objavi seznam organov, njihove identifikacijske številke in njihova področja pristojnosti v *Uradnem listu Evropske unije* ter ta seznam posodablja.

2. Države članice pri ocenjevanju organov za priglasitev uporabljajo merila iz Priloge VIII. Šteje se, da organi, ki izpolnjujejo merila za ocenjevanje iz ustreznih evropskih standardov, izpolnjujejo navedena merila.

3. Država članica odvzame odobritev organu, ki ne izpolnjuje več meril, navedenih v Prilogi VIII. O tem takoj obvesti Komisijo in druge države članice.

4. Če država članica ali Komisija menita, da organ, ki ga je priglasila druga država članica, ne izpolnjuje meril iz Priloge VIII, se Komisija posvetuje z zadevnimi stranmi. Komisija obvesti slednjo državo članico o vseh spremembah, ki so potrebne, da priglašeni organ ohrani status, ki mu je bil dodeljen.

▼B

5. Komisija ustanovi koordinacijsko skupino priglašenih organov (v nadaljevanju „koordinacijska skupina“), ki razpravlja o vseh vprašanjih, povezanih z uporabo postopkov za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo iz člena 13 in postopkom verifikacije iz člena 18 ali z uporabo zadevnih TSI. Predstavniki držav članic lahko kot opazovalci sodelujejo pri delu koordinacijske skupine.

Komisija in opazovalci obvestijo odbor iz člena 29 o opravljenem delu v okviru te koordinacijske skupine. Komisija, kadar je to primerno, predlaga potrebne ukrepe za rešitev problema. Po potrebi se koordinacija priglašenih organov izvaja v skladu s členom 30(4).

6. V prvem izmed poročil iz člena 39 se oceni tudi izvajanje meril iz Priloge VIII in po potrebi predlaga ustrezne ukrepe.

POGLAVJE VII

ODBOR IN DELOVNI PROGRAM

Člen 29

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen po členu 21 Direktive 96/48/ES (v nadaljnjem besedilu „odbor“).

2. Ob sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 3 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Obdobje iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.

4. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

5. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1), (2), (4) in (6) ter člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Člen 30

Dodatne zadolžitve

1. Komisija lahko predloži odboru katero koli zadevo, ki je povezana z izvedbo te direktive. Po potrebi Komisija sprejme priporočila za izvedbo v skladu s postopkom iz člena 29(2).

▼B

2. Odbor lahko razpravlja o vsakem vprašanju, ki se nanaša na interoperabilnost železniškega sistema, vključno z vprašanji v zvezi z interoperabilnostjo med železniškim sistemom znotraj Skupnosti in železniškim sistemom tretjih držav.

3. Ukrepi, namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te direktive v zvezi s prilagoditvijo prilog II do IX, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 29(4).

4. Po potrebi lahko odbor ustanovi delovne skupine, da mu pomagajo pri opravljanju njegovih nalog, zlasti v zvezi s koordinacijo priglašenih organov.

Člen 31

Delovni program

1. Komisija izdela delovni program ob upoštevanju razširitve področja uporabe iz člena 8, spremembe TSI iz člena 6(1) in ostalih obveznosti, ki so ji bile zaupane s to direktivo. Komisija odbor v celoti obvešča in ga vključi v oblikovanje in posodabljanje programa.

2. Delovni program zajema naslednje stopnje:

(a) razvoj modela železniškega sistema Skupnosti, temelječega na osnutku, ki ga je pripravila Agencija na podlagi seznama podsistemov (Priloga II), da se zajamči skladnost med TSI; ta model mora vključevati zlasti različne komponente sistema in njihove vmesnike; biti mora referenčni okvir pri opredelitvi področja uporabe vsake TSI;

(b) razvoj modelne strukture za izdelavo TSI;

(c) razvoj metode za analizo stroškov in koristi rešitev, predvidenih v TSI;

(d) sprejetje mandatov, potrebnih za izdelavo TSI;

(e) opredelitev osnovnih parametrov za vsako TSI;

(f) odobritev osnutkov programov za standardizacijo;

(g) vodenje prehodnega obdobja med datumom začetka veljavnosti Direktive 2004/50/ES in objavo TSI, vključno s sprejetjem referenčnega sistema iz člena 36.

▼B

POGLAVJE VIII

REGISTRI OMREŽJA IN VOZIL

Člen 32

Sistem številčenja vozil

1. Vsako vozilo, ki začne obratovati v železniškem sistemu Skupnosti, ima evropsko številko vozila (European vehicle number – EVN), ki mu je bila dodeljena ob izdaji prvega dovoljenja za začetek obratovanja.

2. Prosilec za prvo dovoljenje je odgovoren, da se zadevno vozilo označi z EVN, ki mu je dodeljena.

3. EVN se opredeli v TSI za delovanje in upravljanje prometa.

4. Vozilu se EVN dodeli le enkrat, razen če je v TSI na področju delovanja in upravljanja prometa določeno drugače.

5. Ne glede na odstavek 1 lahko države članice pri vozilih, ki obratujejo ali nameravajo obratovati iz ali v tretje države s tirno širino, drugačno od glavnega omrežja znotraj Skupnosti, sprejmejo vozila, ki so jasno prepoznavna na podlagi drugačnega sistema šifrskih oznak.

Člen 33

Nacionalni registri vozil

1. Vsaka država članica vodi register železniških vozil, odobrenih na njenem ozemlju. Ta register izpolnjuje naslednja merila:

(a) je skladen s skupnimi specifikacijami iz odstavka 2;

(b) organ, ki ni odvisen od nobenega prevoznika v železniškem prometu, ga hrani in posodablja;

(c) je na voljo varnostnim organom in preiskovalnim organom iz členov 16 in 21 Direktive 2004/49/ES; na voljo je tudi na vsako upravičeno zahtevo regulativnim organom iz člena 30 Direktive 2001/14/ES, Agenciji, prevoznikom v železniškem prometu, upravljavcem železniške infrastrukture in tistim osebam ali organizacijam, ki registrirajo vozila ali so navedene v registru.

2. Skupne specifikacije za register se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom iz člena 29(3) na podlagi osnutkov specifikacij, ki jih pripravi Agencija. Ti osnutki skupnih specifikacij navajajo: vsebino, obliko podatkov, funkcionalno in tehnično arhitekturo, način delovanja, obliko izmenjave podatkov ter pravila za vnos in iskanje podatkov. Register vsebuje vsaj naslednje informacije za vsako vozilo:

(a) EVN;

(b) sklicevanja na ES-izjavo o verifikaciji in organ izdaje;

▼B

(c) sklicevanja na Evropski register dovoljenih tipov vozil iz člena 34;

(d) navedbo lastnika in imetnika vozila;

(e) omejitve glede načina uporabe vozila;

(f) subjekt, odgovoren za vzdrževanje.

3. Imetnik registracije organu vsake države članice, kjer je vozilo pridobilo dovoljenje, nemudoma prijavi vsako spremembo podatkov, vnesenih v nacionalni register vozil, uničenje vozila ali svojo odločitev, da vozila ne bo več registriral.

4. Dokler nacionalni registri vozil držav članic niso povezani, vsaka država članica posodablja svoj register s spremembami, ki jih je v svoj register vnesla druga država članica, in sicer za podatke, ki jo zadevajo.

5. Pri vozilih, ki začnejo prvič obratovati v tretji državi in jim država članica dovoli začetek obratovanja na svojem ozemlju, država članica zagotovi, da se lahko podatki iz odstavka 2(d) do (f) pridobijo iz nacionalnega registra vozil. Podatki iz odstavka 2(f) se lahko nadomestijo s podatki, pomembnimi za varnost, iz načrta za vzdrževanje.

Člen 34

Evropski register dovoljenih tipov vozil

1. Agencija oblikuje in vodi register tipov železniških vozil, katerim so države članice dovolile začetek obratovanja v železniškem omrežju Evropske skupnosti. Ta register izpolnjuje naslednja merila:

(a) je javen in elektronsko dostopen vsem;

(b) je skladen s skupnimi specifikacijami iz odstavka 4;

(c) je povezan z vsemi nacionalnimi registri vozil.

2. Ta register vsebuje naslednje podatke za vsak tip vozila:

(a) tehnične značilnosti tipa vozila, kakor so opredeljene v ustreznih TSI;

(b) ime proizvajalca;

(c) datume in navedbe zaporednih dovoljenj ter države članice, ki so jih izdale, za ta tip vozila, vključno z vsemi omejitvami ali odvzemi.

▼B

3. Če je dovoljenje za tip odobreno, spremenjeno, začasno zadržano ali odvzeto v državi članici, nacionalni varnostni organ te države članice obvesti Agencijo, da lahko ta posodobi register.

4. Skupne specifikacije za register se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom iz člena 29(3) na podlagi osnutkov specifikacij, ki jih pripravi Agencija. Ti osnutki skupnih specifikacij navajajo: vsebino, obliko podatkov, funkcionalno in tehnično arhitekturo, način delovanja ter pravila za vnos in iskanje podatkov.

Člen 35

Register infrastrukture

1. Vsaka država članica zagotovi, da je register infrastrukture objavljen ter posodobljen na podlagi časovnih rokov za posodobitev iz odstavka 2. Ta register navaja glavne značilnosti vsakega podsistema ali dela podsistema (npr. osnovne parametre) in njihovo soodvisnost z značilnostmi, določenimi v TSI, ki se uporabljajo. V ta namen vsaka TSI natančno navaja, katere informacije mora vsebovati register infrastrukture.

2. Agencija izdela osnutek specifikacij za prikaz in obliko tega registra, časovne roke za njegovo posodobitev in način uporabe, ob upoštevanju ustreznega prehodnega obdobja za infrastrukturo, ki začne obratovati pred začetkom veljavnosti te direktive. Komisija sprejme specifikacije v skladu z regulativnim postopkom iz člena 29(3).

POGLAVJE IX

PREHODNE DOLOČBE

Člen 36

Osnutek referenčnih sistemov

1. Agencija v skladu s členoma 3 in 12 Uredbe (ES) št. 881/2004 ter na podlagi informacij držav članic, uradno sporočenih po členu 17(3) te direktive, tehnične dokumentacije stroke in besedil ustreznih mednarodnih sporazumov pripravi osnutek referenčnega sistema tehničnih predpisov za zagotovitev sedanje stopnje interoperabilnosti omrežij in vozil, ki so zajeti v področje uporabe te direktive v skladu s členom 1 te direktive. Komisija po potrebi sprejme referenčni sistem po regulativnem postopku iz člena 29(3) te direktive.

▼B

2. Po sprejetju tega referenčnega sistema države članice obvestijo Komisijo o svojem namenu, da bodo na svojem ozemlju sprejele nacionalni predpis ali izdelale projekt, ki se razlikuje od referenčnega sistema.

POGLAVJE X

KONČNE DOLOČBE

Člen 37

Utemeljitev

V vsaki odločitvi na podlagi te direktive v zvezi z ocenjevanjem skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti, verifikacijo podsistemov, ki sestavljajo železniški sistem, ter v vsaki odločitvi na podlagi členov 7, 12, 14 in 19 se podrobno opredelijo razlogi, na katerih temelji. O odločitvi je treba zadevno stranko čim prej obvestiti ter jo seznaniti s pravnimi sredstvi, ki jih ima na voljo po veljavnih predpisih zadevne države članice, in z roki za njihovo uveljavitev.

Člen 38

Prenos

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s členom 1, členom 2, členom 4(2), členom 5(2), (5), (6) in (8), členom 6(1), (2), (3), (9) in (10), členi 7, 8 in 9, členom 11(4) in (5), členom 12, členom 13(5), členi 15, 16 in 17, členom 18(1), (2), (4) in (5), členom 19(3), členi 20 do 27, členom 28(4) in (6), členi 32 do 35 ter prilogami I do IX najpozneje do 19. julija 2010. Komisiji takoj sporočijo besedila navedenih ukrepov.

Države članice se v teh ukrepih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice. Države članice predložijo Komisiji besedila glavnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

2. Obveznost prenosa in izvajanja poglavij IV, V, VII in VIII te direktive ne velja za Republiko Ciper in Republiko Malto, vse dokler na njunem ozemlju ne bo vzpostavljen železniški sistem.

Takoj ko bo javni ali zasebni subjekt vložil uradno prošnjo za izgradnjo železniške proge, s katero bo upravljal en ali več prevoznikov v železniškem prometu, zadevna država članica v enem letu od prejema prošnje sprejme zakonodajo za izvršitev poglavij iz prvega pododstavka.

▼B

Člen 39

Poročila in informacije

1. Komisija vsaka tri leta in prvič 19. julija 2011 poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o napredku pri doseganju interoperabilnosti železniškega sistema. Poročilo vsebuje tudi analizo primerov po členu 9.

2. Komisija najkasneje do 19. julija 2013 objavi poročilo, ki vključuje analizo uporabe poglavja V in izboljšav pri vzajemnem priznavanju železniških vozil v Skupnosti, kar zadeva potreben čas in stroške postopka za prosilce. Kjer je to primerno, se v poročilu oceni tudi učinek različnih možnosti za dodatno poenostavitev in centralizacijo postopkov izdaje dovoljenj za vozila. V tem primeru se preučijo tudi različne možnosti za sodelovanje med nacionalnimi varnostnimi organi in Agencijo.

3. Agencija izdela in redno posodablja orodje, s katerim bo mogoče na zahtevo države članice ali Komisije priskrbeti pregled stopnje interoperabilnosti železniškega sistema. To orodje uporablja informacije, vključene v registre iz členov 33, 34 in 35.

Člen 40

Razveljavitev

Direktivi 96/48/ES in 2001/16/ES se razveljavita z dnem 19. julijem 2010 brez poseganja v obveznosti držav članic v zvezi s časovnimi roki za prenos teh direktiv v nacionalno zakonodajo in njihovo uporabo.

Sklicevanja na razveljavljeni direktivi se štejejo kot sklicevanja na to direktivo in se berejo v skladu s primerjalno razpredelnico v Prilogi XI.

Člen 14 Direktive 2004/49/ES preneha veljati z dnem 19. julijem 2008.

Člen 41

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 42

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

▼B

PRILOGA I

PODROČJE UPORABE

1. **Vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti**

1.1 *Omrežje*

Omrežje vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti je infrastruktura konvencionalnih prog vseevropskega železniškega omrežja, opredeljenega v Odločbi št. 1692/96/ES.

Za namene te direktive je mogoče to omrežje razdeliti na naslednje kategorije:

— proge, namenjene potniškemu prometu,

— proge, namenjene mešanemu prometu (prevoz potnikov in blaga),

— proge, namensko zasnovane ali izpopolnjene za tovorni promet,

— vozlišča potniškega prometa,

— vozlišča tovornega prometa, vključno z intermodalnimi terminali,

— proge, ki povezujejo zgoraj navedene elemente.

To omrežje vključuje sisteme za vodenje prometa, sledenje in navigacijske sisteme: tehnične naprave za obdelavo podatkov in telekomunikacije, predvidene za potniški promet na dolge razdalje in za tovorni promet v tem omrežju zaradi zagotavljanja varnega in usklajenega obratovanja omrežja ter učinkovitega vodenja prometa.

1.2 *Vozila*

Vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti zajema vsa vozila, za katera je verjetno, da bodo vozila na celotnem vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne hitrosti ali v delu tega omrežja, vključno z:

— vlaki z motorji z notranjim zgorevanjem na lastni pogon ali električni vlaki na lastni pogon,

— vlečnimi vozili z motorji z notranjim zgorevanjem ali električnimi vlečnimi vozili,

— potniškimi vagoni,

— tovornimi vagoni, vključno z vozili, ki so namenjena za prevoz tovornjakov.

Mobilna železniška oprema za gradnjo in vzdrževanje infrastrukture je lahko vključena.

Vsaka od zgoraj navedenih kategorij je lahko razdeljena na:

— vozila za mednarodno uporabo in

— vozila za nacionalno uporabo.

2. **Železniški sistem za visoke hitrosti**

2.1 *Omrežje*

Omrežje vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti je infrastruktura prog visoke hitrosti vseevropskega železniškega omrežja, opredeljenega v Odločbi št. 1692/96/ES.

▼B

Proge za visoke hitrosti vključujejo:

— posebej zgrajene proge za visoke hitrosti, ki so opremljene za običajne hitrosti 250 km/h in več,

— posebej modernizirane proge za visoke hitrosti, ki so opremljene za hitrosti okoli 200 km/h,

— posebej modernizirane proge za visoke hitrosti s posebnimi lastnostmi zaradi topografskih, reliefnih ali urbanističnih omejitev, ki se jim hitrost mora prilagoditi v vsakem posameznem primeru. Ta kategorija prav tako vključuje proge za medsebojno povezovanje med sistemom za visoke hitrosti in sistemom za konvencionalne hitrosti, proge skozi postaje, dostop do terminalov, odložišč itd., po katerih vozi tirno vozilo za visoke hitrosti s konvencionalno hitrostjo.

To omrežje vključuje sisteme za upravljanje prometa, sledenje in navigacijske sisteme, tehnične naprave za obdelavo podatkov in telekomunikacije, predvidene za promet na teh progah zaradi zagotavljanja varnega in usklajenega obratovanja omrežja ter učinkovitega upravljanje prometa.

2.2 *Vozila*

Vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti vključuje vozila, ki so predvidena za obratovanje:

— pri hitrostih vsaj 250 km/h na progah, namensko zgrajenih za visoke hitrosti, vendar lahko v ustreznih okoliščinah delujejo pri hitrostih nad 300 km/h, ali

— pri hitrostih okoli 200 km/h na progah iz oddelka 2.1, če so združljiva s stopnjami delovanja teh prog.

Hkrati vozila, ki so predvidena za delovanje pri hitrosti do največ 200 km/h in ki bodo verjetno potovala v celotnem vseevropskem železniškem omrežju za visoke hitrosti ali po njegovih delih, če bodo ustrezala zmogljivosti tega omrežja, ustrezajo zahtevam za varno obratovanje v tem omrežju. Zato TSI za konvencionalna vozila opredeljujejo tudi zahteve za varno obratovanje konvencionalnih vozil na sistemih za visoke hitrosti.

3. Združljivost železniškega sistema

Kakovost storitev v železniškem prometu v Evropi je med drugim odvisna od odlične združljivosti med značilnostmi omrežja (v najširšem pomenu besede, tj. fiksnih delov vseh zadevnih podsistemov) in značilnostmi vozil (vključno s komponentami vseh zadevnih podsistemov na voznih sredstvih). Od te združljivosti je odvisna tudi raven učinkovitosti, varnosti, kakovosti storitev in njihovih stroškov.

4. Razširitev področja uporabe

4.1 *Podkategorije omrežij in vozil*

Področje uporabe TSI se postopno razširi na celoten železniški sistem, kot je opredeljeno v členu 1(4). Za uresničitev stroškovne učinkovitosti interoperabilnosti je po potrebi treba vse kategorije omrežij in vozil iz te priloge razdeliti na podkategorije. Če je potrebno, se lahko funkcionalne in tehnične specifikacije iz člena 5(3) razlikujejo po podkategoriji.

▼B

4.2 *Jamstvo za stroške*

Analiza stroškov in koristi predlaganih ukrepov med drugim upošteva naslednje:

— stroške predlaganega ukrepa,

— koristi za interoperabilnost z razširitvijo področja uporabe na določene podkategorije omrežij in vozil,

— zmanjšanje stroškov kapitala in dajatev zaradi ekonomije obsega in boljše izrabe vozil,

— zmanjšanje naložb in stroškov za vzdrževanje/poslovanje zaradi povečane konkurence med proizvajalci in družbami za vzdrževanje,

— okoljske koristi zaradi tehničnih izboljšav železniškega sistema,

— povečanje varnosti pri delovanju.

Poleg tega bo ta ocena navajala verjetni vpliv na vse vpletene izvajalce in gospodarske subjekte.

▼M2

PRILOGA II

PODSISTEMI

1. **Seznam podsistemov**

Za namene te direktive je sistem, ki sestavlja železniški sistem, mogoče razdeliti na naslednja podsisteme:

(a) strukturna področja:

— infrastruktura,

— energetika,

— vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi,

— vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu,

— tirna vozila;

(b) področja delovanja:

— vodenje in upravljanje prometa,

— vzdrževanje,

— telematske aplikacije za potniški in tovorni promet.

2. **Opis podsistemov**

Agencija pri pripravi osnutka ustrezne TSI predlaga seznam elementov in vidikov v zvezi z interoperabilnostjo za vsak podsistem ali del podsistema. Brez poseganja v izbiro vidikov in elementov interoperabilnosti ali vrstni red, po katerem bodo podsistemi vključeni v TSI, ti podsistemi zajemajo naslednje:

2.1 *Infrastruktura*

Železniški tir, kretnice, gradbeni objekti (mostovi, predori itd.), pripadajoča infrastruktura na postajah (peroni, območja dostopa, vključno z upoštevanjem potreb oseb z omejeno mobilnostjo itd.), varnostna in zaščitna oprema.

2.2 *Energetika*

Elektrifikacijski sistem, vključno z vozno mrežo in sistemom za merjenje porabe električne energije ob progi.

2.3 *Vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi*

Vsa oprema ob progi, potrebna za zagotavljanje varnosti, vodenja in nadzora voženj vlakov, ki so dovoljeni v omrežju.

2.4 *Vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu*

Vsa oprema na vozilih, potrebna za zagotavljanje varnosti, vodenja in nadzora voženj vlakov, ki so dovoljeni v omrežju.

▼**M2**

2.5 *Vodenje in upravljanje prometa*

Postopki in dodatna oprema, ki omogoča usklajeno obratovanje raznih strukturnih podsistemov med normalnim, pa tudi zmanjšanim obratovanjem, vključno zlasti s sestavo vlaka in vožnjami vlakov, načrtovanjem in upravljanjem prometa.

Strokovna usposobljenost, ki se lahko zahteva za opravljanje čezmejnih storitev v železniškem prometu.

2.6 *Telematske aplikacije*

Ta podsistem v skladu s Prilogo I zajema dva elementa:

(a) aplikacije za potniški promet, vključno s sistemi, ki potnikom dajejo informacije pred in med vožnjo, sistemi za rezervacije in plačila, za upravljanje prtljage in upravljanje povezav med železnico in drugimi načini prevoza;

(b) aplikacije za tovorni promet, vključno z informacijskimi sistemi (spremljanje tovora in vlakov v realnem času), ranžirnimi sistemi in sistemi usmerjanja vlakov, sistemi za rezervacije, plačila in fakturiranje, upravljanjem povezav z drugimi načini prevoza in izdelavo elektronskih spremnih dokumentov.

2.7 *Tirna vozila*

Struktura, vodenje in nadzorni sistem za vso vlakovno opremo, naprave za odjem električnega toka, vlečna vozila in vozila za pretvarjanje energije, oprema za merjenje porabe električne energije na vozilih, zavorne naprave, naprave za spenjanje vagonov, tekalni mehanizmi (vozni podstavek, osi itd.) in vzmetenje, vrata, vmesniki človek/stroj (voznik, vlakovno osebje in potniki, vključno z upoštevanjem potreb oseb z omejeno mobilnostjo), pasivne in aktivne varnostne naprave in pripomočki, ki so potrebni za zdravje potnikov in vlakovnega osebja.

2.8 *Vzdrževanje*

Postopki, dodatna oprema, logistični centri za vzdrževanje in rezerve, ki omogočajo obvezna popravila in preventivno vzdrževanje za zagotavljanje interoperabilnosti železniškega sistema in potrebne učinkovitosti.

▼B

PRILOGA III

BISTVENE ZAHTEVE

1. **Splošne zahteve**

1.1 *Varnost*

1.1.1 Načrtovanje, gradnja ali izdelava, vzdrževanje in spremljanje za varnost pomembnih komponent in zlasti tistih, ki so vključene v vožnjo vlakov, morajo pod ustreznimi pogoji jamčiti varnost na ravni, ki je določena za to omrežje, vključno za posebne poslabšane razmere.

1.1.2 Parametri za sistem kolo/tir morajo izpolnjevati zahteve stabilnosti, ki so potrebne za zagotovitev varne vožnje pri največji dovoljeni hitrosti. Parametri za zavorno opremo morajo zagotavljati, da se je mogoče ustaviti v določeni zavorni razdalji ob vožnji z največjo dovoljeno hitrostjo.

1.1.3 Komponente, ki se uporabljajo, morajo prenesti vse običajne in izjemne obremenitve, ki so bile ugotovljene med njihovim obratovanjem. Učinki nepredvidenih napak na varnost morajo biti omejeni z ustreznimi sredstvi.

1.1.4 Načrtovanje fiksnih naprav in tirnih vozil ter izbira uporabljenega materiala morata biti taka, da pri požaru omejujeta nastajanje, širjenje in učinke ognja ali dima.

1.1.5 Vse naprave, ki jih bodo uporabniki upravljali, morajo biti zasnovane tako, da ne ogrožajo varnega obratovanja naprav ali zdravja in varnosti uporabnikov, kadar se uporabljajo na predvidljiv način, čeprav ta ni v skladu z ustreznimi navodili.

1.2 *Zanesljivost in razpoložljivost*

Spremljanje in vzdrževanje fiksnih in gibljivih komponent, ki so udeležene v vožnji vlakov, morajo biti organizirane, izvedene in kvantificirane tako, da delujejo pod predvidenimi pogoji.

1.3 *Zdravje*

1.3.1 Materiali, ki so zaradi načina uporabe lahko nevarni za zdravje tistih, ki imajo do njih dostop, se v vlakih in železniški infrastrukturi ne smejo uporabljati.

1.3.2 Ti materiali morajo biti izbrani, razvrščeni in uporabljeni na način, ki omejuje emisijo škodljivih in nevarnih dimov ali plinov, še posebej v primeru požara.

1.4 *Varstvo okolja*

1.4.1 Učinek vzpostavitve in obratovanja železniškega sistema na okolje je treba oceniti in upoštevati v fazi načrtovanja sistema v skladu z veljavnimi določbami Skupnosti.

1.4.2 Materiali, ki se uporabljajo v vlakih in infrastrukturi, morajo preprečevati emisijo dimov ali plinov, ki so škodljivi ali nevarni za okolje, zlasti ob požaru.

1.4.3 Železniški vozni park in sistemi za dobavo energije morajo biti zasnovani in proizvedeni tako, da so elektromagnetsko združljivi z napravami, opremo in javnimi ali zasebnimi omrežji, katere lahko ovirajo.

▼M4

1.4.4 Zasnova in delovanje železniškega sistema ne smeta voditi v nedopustno stopnjo emisij hrupa, ki ga ta povzroča:

— na območjih v bližini železniške infrastrukture, kot je opredeljena v členu 3 Direktive 2012/34/EU, in

— v voznikovi kabini.

▼B

1.4.5 Obratovanje železniškega sistema ne sme dosegati nedopustne stopnje talnih vibracij za dejavnosti in območja v bližini infrastrukture ter v normalnem stanju vzdrževanja.

1.5 *Tehnična združljivost*

Tehnične značilnosti infrastrukture in fiksnih naprav morajo biti združljive med seboj in z značilnostmi vlakov, ki se bodo uporabljali v vseevropskem železniškem sistemu.

Če je na nekaterih delih omrežja skladnost teh značilnosti težko doseči, je mogoče uvesti začasne rešitve, ki zagotavljajo združljivost v prihodnje.

▼M3

1.6 *Dostopnost*

1.6.1 Podsistema „infrastruktura“ in „tirna vozila“ morata biti invalidnim osebam in osebam z omejeno mobilnostjo enako dostopna kot drugim, kar se zagotovi s preprečevanjem nastanka ali odstranitvijo ovir in drugimi ustreznimi ukrepi. Ti vključujejo projektiranje, izgradnjo, obnovo, nadgradnjo, vzdrževanje in delovanje zadevnih delov podsistemov, ki so dostopni javnosti.

1.6.2 Podsistema „vodenje“ in „telematske aplikacije za potniški promet“ morata zagotavljati funkcionalnost, ki je potrebna, da se invalidnim osebam in osebam z omejeno mobilnostjo zagotovi enak dostop kot drugim, kar se doseže s preprečevanjem ali odstranitvijo ovir in drugimi ustreznimi ukrepi.

▼B

2. **Posebne zahteve za vsak podsistem**

2.1 *Infrastruktura*

2.1.1 Varnost

Sprejeti je treba ustrezne ukrepe za preprečevanje dostopa do naprav ali neželenega poseganja v naprave.

Sprejeti je treba ukrepe za omejitev nevarnosti, ki so jim osebe izpostavljene, zlasti ko vlak vozi skozi postaje.

Infrastruktura, ki je javno dostopna, mora biti zasnovana in proizvedena tako, da omejuje vse nevarnosti za človekovo varnost (stabilnost, požar, dostop, evakuacija, peroni itd.).

Treba je predpisati ustrezne določbe, ki bodo upoštevale posebne varnostne pogoje v zelo dolgih predorih in na viaduktih.

▼M3

2.1.2 Dostopnost

2.1.2.1 Podsistemi infrastrukture, ki so dostopni javnosti, morajo biti v skladu s točko 1.6 dostopni invalidnim osebam in osebam z omejeno mobilnostjo.

▼B

2.2 *Energija*

2.2.1 Varnost

Obratovanje sistemov za dobavo energije ne sme ogrožati varnosti vlakov ali oseb (uporabnikov, delovnega osebja, okoliških prebivalcev in tretjih oseb).

2.2.2 Varstvo okolja

Delovanje sistemov za dobavo električne ali toplotne energije ne sme posegati v okolje prek določenih omejitev.

2.2.3 Tehnična združljivost

Sistemi za dobavo električne in toplotne energije, ki se uporabljajo, morajo:

— omogočati vlakom, da dosežejo določene stopnje učinkovitosti,

— sistemi za dobavo električne energije morajo biti združljivi z napravami za odjem toka, ki so vgrajene v vlakih.

2.3 *Vodenje-upravljanje in signalizacija*

2.3.1 Varnost

Naprave in postopki za vodenje-upravljanje in signalizacijo, ki se uporabljajo, morajo vlakom omogočiti, da vozijo s stopnjo varnosti, ustrezni ciljem za to omrežje. Sistemi vodenja-upravljanja in signalizacije morajo zagotavljati varno vožnjo tudi vlakom, ki jim je dovoljeno voziti v slabših pogojih obratovanja.

2.3.2 Tehnična združljivost

Vsa nova infrastruktura in vsa nova tirna vozila, ki so narejeni ali razviti po sprejetju združljivih sistemov vodenja-upravljanja in signalizacije, morajo biti prilagojeni uporabi teh sistemov.

Oprema za vodenje-upravljanje in signalizacijo, ki je vgrajena v kabini strojevodje, mora pod posebnimi pogoji omogočati normalno obratovanje po celotnem železniškem sistemu.

2.4 *Tirna vozila*

2.4.1 Varnost

Struktura tirnih vozil in povezave med vozili morajo biti zasnovane tako, da ob trčenju ali iztirjenju ščitijo prostore za potnike in kabino strojevodje.

Električna oprema ne sme ogrožati varnosti in delovanja naprav za vodenje-upravljanje in signalizacijo.

Tehnike zaviranja in pri tem nastale obremenitve morajo ustrezati zasnovi tira, gradbenim objektom in signalnim sistemom.

Sprejeti je treba ukrepe za preprečevanje dostopa do komponent pod električno napetostjo, da ni ogrožena varnost ljudi.

▼B

V nevarnosti morajo naprave potnikom omogočati, da obvestijo strojevodjo, spremnemu osebju pa, da vzpostavi z njim stik.

Vrata za dostop morajo imeti odpiralni in zapiralni sistem, ki jamči varnost potnikov.

Zasilni izhodi morajo biti zagotovljeni in označeni.

Treba je predpisati ustrezne določbe, ki bodo upoštevale posebne varnostne pogoje v zelo dolgih predorih.

Na vlakih je obvezen zasilni sistem razsvetljave z zadovoljivo intenzivnostjo in trajanjem.

Vlaki morajo biti opremljeni z ozvočenjem, ki vlakovnemu osebju omogoča sporočanje informacij potnikom.

2.4.2 Zanesljivost in razpoložljivost

Zasnova najpomembnejše opreme, vozne, vlečne in zavorne opreme ter sistema vodenja-upravljanja mora vlaku omogočati, da v posebnih slabših razmerah nadaljuje vožnjo brez škodljivih posledic za opremo, ki ostane v obratovanju.

2.4.3 Tehnična združljivost

Električna oprema mora biti združljiva z delovanjem naprav za vodenje-upravljanje in signalizacijo.

Pri električni vleki morajo značilnosti sedanjih tokovnih odjemnikov vlakom omogočati vožnjo v sistemih za dobavo energije železniškega sistema.

Značilnosti tirnih vozil morajo omogočati vožnjo na vsaki progi, na kateri je predvideno njihovo obratovanje, ob upoštevanju ustreznih podnebnih razmer.

2.4.4 Spremljanje

Vlaki morajo biti opremljeni s snemalno napravo. Podatke, ki se zberejo s to napravo, in obdelavo informacij je treba uskladiti.

▼M3

2.4.5 Dostopnost

2.4.5.1 Podsistemi tirnih vozil, ki so dostopni javnosti, morajo biti v skladu s točko 1.6 dostopni invalidnim osebam in osebam z omejeno mobilnostjo.

▼B

2.5 *Vzdrževanje*

2.5.1 Zdravje in varnost

Tehnične naprave in postopki v vzdrževalnih centrih morajo zagotavljati varno obratovanje podsistema in ne smejo ogrožati zdravja in varnosti.

2.5.2 Varstvo okolja

Tehnične naprave in postopki v vzdrževalnih centrih ne smejo presegati dovoljenih vrednosti motenj za bližnje okolje.

2.5.3 Tehnična združljivost

Naprave za vzdrževanje tirnih vozil morajo omogočati izvedbo varnostnih in zdravstvenih postopkov ter postopkov skladnosti na vseh vozilih, katerim so namenjene.

▼B

2.6 *Vodenje in upravljanje prometa*

2.6.1 Varnost

Uskladitev operativnih predpisov o obratovanju omrežja ter usposobljenost strojevodij in vlakovnega osebja in osebja v distribucijskih centrih morata zagotavljati varno obratovanje, pri čemer se upoštevajo različne zahteve v čezmejnem in domačem prometu.

Vzdrževalne dejavnosti in njihova pogostost, izobraževanje in usposobljenost osebja v vzdrževalnih in distribucijskih centrih ter sistem zagotavljanja kakovosti, ki ga v distribucijskih in vzdrževalnih centrih vzpostavijo zadevna železniška podjetja, morajo zagotavljati visoko raven varnosti.

2.6.2 Zanesljivost in razpoložljivost

Vzdrževalne dejavnosti in njihova pogostost, izobraževanje in usposobljenost osebja v vzdrževalnih in distribucijskih centrih ter sistem zagotavljanja kakovosti, ki ga v distribucijskih in vzdrževalnih centrih vzpostavijo zadevna železniška podjetja, morajo zagotavljati visoko raven zanesljivosti in razpoložljivosti.

2.6.3 Tehnična združljivost

Uskladitev operativnih predpisov o obratovanju omrežja ter usposobljenost strojevodij, vlakovnega osebja in osebja za upravljanje prometa morata zagotavljati učinkovitost delovanja železniškega sistema, pri čemer se upoštevajo različne zahteve v čezmejnem in domačem prometu.

▼M3

2.6.4 Dostopnost

2.6.4.1 Sprejeti je treba ustrezne ukrepe, da bodo operativni predpisi zagotavljali funkcionalnost, ki je potrebna za zagotavljanje dostopnosti invalidnim osebam in osebam z zmanjšano mobilnostjo.

▼B

2.7 *Telematske aplikacije v tovornem in potniškem prometu*

2.7.1 Tehnična združljivost

Bistvene zahteve za telematske aplikacije jamčijo minimalno kakovost prevoza potnikov in blaga, zlasti glede tehnične združljivosti.

Pri trem je treba zagotoviti:

— da se podatkovne baze, programska oprema in podatkovni komunikacijski protokoli izdelajo tako, da omogočajo maksimalno izmenjavo podatkov med različnimi aplikacijami in operaterji, pri čemer se izključijo zaupni komercialni podatki,

— lahek dostop do informacij za uporabnike.

2.7.2 Zanesljivost in razpoložljivost

Načini uporabe, upravljanje, ažuriranje in vzdrževanje teh podatkovnih baz, programske opreme in podatkovnih komunikacijskih protokolov morajo jamčiti učinkovitost teh sistemov in kakovost storitev.

▼B

2.7.3 Zdravje

Vmesniki med temi sistemi in uporabniki morajo izpolnjevati minimalna pravila glede ergonomije in varovanja zdravja.

2.7.4 Varnost

Pri shranjevanju ali prenosu z varnostjo povezanih informacij je treba zagotoviti zadovoljivo stopnjo integritete in zanesljivosti.

▼M3

2.7.5 Dostopnost

2.7.5.1 Sprejeti je treba ustrezne ukrepe, da bodo podsistemi telematskih aplikacij za potniški promet zagotavljali funkcionalnost, ki je potrebna za zagotavljanje dostopnosti invalidnim osebam in osebam z zmanjšano mobilnostjo.

▼B

PRILOGA IV

ES-IZJAVA O SKLADNOSTI IN PRIMERNOSTI ZA UPORABO KOMPONENT INTEROPERABILNOSTI

1. **Komponente interoperabilnosti**

ES-izjava velja za komponente interoperabilnosti, ki so pomembne za interoperabilnost železniškega sistema, kakor navaja člen 3. Te komponente interoperabilnosti so lahko:

1.1 *Večnamenske komponente*

To so komponente, ki niso posebne za železniški sistem in se lahko kot take uporabljajo na drugih področjih.

1.2 *Večnamenske komponente s posebnimi značilnostmi*

To so komponente, ki kot take niso posebne za železniški sistem, pri uporabi na področju železnic pa morajo pokazati posebno učinkovitost.

1.3 *Posebne komponente*

To so komponente, ki so posebne za uporabo na področju železnic.

2. **Področje uporabe**

ES-izjava zajema:

— bodisi oceno skladnosti komponente interoperabilnosti, ki jo opravi(-jo) priglašeni organ(-i) ločeno od tehničnih specifikacij, ki jih mora komponenta izpolnjevati,

— bodisi oceno/presojo o primernosti komponente interoperabilnosti za uporabo, ki jo opravi(-jo) priglašeni organ(-i) v železniškem okolju in posebno, kadar gre za vmesnike, glede na tehnične specifikacije, zlasti funkcionalne, ki jih je treba preveriti.

Postopki ocenjevanja, ki jih uporabljajo priglašeni organi v fazi načrtovanja in proizvodnje, se bodo sklicevali na module, opredeljene v Sklepu 93/465/EGS v skladu s pogoji, navedenimi v TSI.

3. **Vsebina ES-izjave**

ES-izjava o skladnosti ali primernosti za uporabo in spremni dokumenti morajo imeti datum in podpis.

Ta izjava mora biti napisana v istem jeziku kakor navodila in mora vsebovati naslednje:

— sklicevanje na to direktivo,

— ime in naslov proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti (navesti firmo in polni naslov; pri pooblaščenem zastopniku navesti tudi firmo proizvajalca),

— opis komponente interoperabilnosti (znamka, vrsta itd.),

— opis postopka, ki se uporablja za pridobitev izjave o skladnosti in primernosti za uporabo (člen 13),

— vse ustrezne opise komponente interoperabilnosti, zlasti pogoje za uporabo,

▼B

— ime in naslov priglašenega(-ih) organa(-ov), ki je (so) sodeloval(-i) v postopku za pridobitev izjave o skladnosti ali primernosti za uporabo, ter datum potrdila o ocenjevanju skladnosti, po potrebi skupaj s trajanjem in pogoji veljavnosti potrdila,

— po potrebi sklicevanje na evropske specifikacije,

— navedbo podpisnika, ki je pooblaščen za prevzem obveznosti v imenu proizvajalca, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s stalnim prebivališčem v Skupnosti.

▼M2

PRILOGA V

IZJAVA O VERIFIKACIJI PODSISTEMOV

1. **Izjava „ES“ o verifikaciji podsistemov**

Izjava „ES“ o verifikaciji in spremna dokumentacija morata imeti datum in podpis.

Navedena izjava mora temeljiti na podatkih, ki izhajajo iz postopka verifikacije „ES“ za podsisteme, kot so opredeljeni v oddelku 2 Priloge VI. Napisana mora biti v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in mora vsebovati vsaj naslednje:

— sklicevanje na to direktivo,

— ime in naslov naročnika ali proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Evropski uniji (navesti firmo in popolni naslov; v primeru pooblaščenega zastopnika pa tudi ime naročnika ali ime proizvajalca),

— kratek opis podsistema,

— ime in naslov priglašenega organa, ki je vodil postopek verifikacije „ES“ iz člena 18,

— sklicevanje na dokumente, vsebovane v tehnični dokumentaciji,

— vse začasne ali dokončne predpise, s katerimi morajo biti podsistemi v skladu, in zlasti po potrebi omejitve ali pogoje obratovanja,

— če je začasna: trajanje veljavnosti izjave „ES“,

— navedbo podpisnika.

Kjer se Priloga VI sklicuje na izjavo „ES“ o VIV, se za to izjavo uporabljajo določbe tega oddelka.

2. **Izjava o verifikaciji podsistemov v primeru nacionalnih predpisov**

Kjer se Priloga VI sklicuje na izjavo o verifikaciji podsistemov v primeru nacionalnih predpisov, se za to izjavo smiselno uporabljajo določbe oddelka 1.

▼M2

PRILOGA VI

POSTOPEK VERIFIKACIJE ZA PODSISTEME

1. SPLOŠNA NAČELA

Postopek verifikacije za podsistem vključuje preverjanje in potrditev, da je podsistem:

— načrtovan, izdelan in nameščen tako, da ustreza osnovnim zahtevam, ki se nanj nanašajo, in

— je odobren za začetek obratovanja.

2. POSTOPEK VERIFIKACIJE „ES“

2.1 **Uvod**

Verifikacija „ES“ je postopek, s katerim priglašeni organ preveri in potrdi, da je podsistem:

— skladen z ustreznimi TSI in

— skladen z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe.

2.2 **Deli podsistema in stopnje**

2.2.1 *Vmesna izjava o verifikaciji (VIV)*

Če je tako določeno v TSI oziroma na prošnjo prosilca, če je to primerno, se lahko podsistem razdeli v določene dele oziroma se ga preveri na določenih stopnjah postopka verifikacije.

Vmesna izjava o verifikaciji (VIV) je postopek, pri katerem priglašeni organ preveri in potrdi določene dele podsistema ali določene stopnje postopka verifikacije.

Vsaka VIV pomeni, da priglašeni organ, ki ga izbere prosilec, izda potrdilo „ES“ o VIV, prosilec pa, kjer je to mogoče, pripravi izjavo „ES“ o VIV. Potrdilo o VIV in izjava o VIV se morata sklicevati na TSI, s katerimi je bila ugotovljena skladnost.

2.2.2 *Deli podsistema*

Prosilec lahko za vsak del zaprosi za VIV. Vsak del se preveri na vsaki stopnji, kot je opisano v oddelku 2.2.3.

2.2.3 *Stopnje postopka verifikacije*

Podsistem ali določeni deli podsistema se preverijo na vsaki od naslednjih stopenj:

— celotno načrtovanje;

— proizvodnja: gradnja, zlasti dejavnosti nizke gradnje, proizvodnja, izdelava komponent in celostne prilagoditve;

— končni preizkus.

Prosilec lahko zaprosi za VIV za stopnjo načrtovanja (vključno s preizkusi tipa) in stopnjo proizvodnje.

2.3 **Potrdilo o verifikaciji**

2.3.1 Priglašeni organ, ki je pristojen za verifikacijo „ES“, oceni načrtovanje, proizvodnjo in končni preizkus podsistema ter pripravi potrdilo „ES“ o verifikaciji, ki je namenjeno prosilcu, slednji pa pripravi izjavo „ES“ o verifikaciji. Potrdilo „ES“ o verifikaciji se mora sklicevati na TSI, s katerimi je bila ugotovljena skladnost.

▼M2

Kadar ni bila v celoti ocenjena skladnost podsistema z vsemi ustreznimi TSI (npr. v primeru odstopanja, delne uporabe TSI za nadgradnjo ali obnovo, prehodnega obdobja pri TSI ali v specifičnem primeru), potrdilo „ES“ vsebuje točen sklic na TSI ali njihove dele, v zvezi s katerimi priglašeni organ med postopkom verifikacije „ES“ ni preveril skladnosti.

2.3.2 Če so bila izdana potrdila „ES“ o VIV, priglašeni organ, pristojen za verifikacijo „ES“ podsistema, upošteva ta potrdila „ES“ o VIV in pred izdajo potrdila „ES“ o verifikaciji:

— preveri, da potrdila „ES“ o VIV pravilno obravnavajo ustrezne zahteve iz TSI,

— preveri vse vidike, ki se ne obravnavajo v potrdilih „ES“ o VIV, in

— preveri končni preizkus podsistema kot celote.

2.4 **Tehnična dokumentacija**

Tehnična dokumentacija, ki je priložena izjavi „ES“ o verifikaciji, mora vsebovati naslednje:

— tehnične značilnosti v zvezi z zasnovo, vključno s splošnimi in podrobnimi načrti glede izvedbe, shemami električnih in hidravličnih napeljav, stikalnimi shemami, opisom sistemov za obdelavo podatkov in avtomatizacijo, dokumentacijo o obratovanju in vzdrževanju itd., ki je potrebna za zadevni podsistem,

— seznam komponent interoperabilnosti, navedenih v členu 5(3)(d), ki so vgrajene v podsistem,

— izvode izjav „ES“ o skladnosti ali primernosti za uporabo, ki jih morajo imeti zgoraj navedene komponente v skladu s členom 13 te direktive, po potrebi skupaj z ustreznimi izračuni in izvodom zapisnikov o preizkusih in pregledih, ki jih opravljajo priglašeni organi na podlagi splošnih tehničnih specifikacij,

— če obstajajo, potrdila „ES“ o VIV in v tem primeru, če je to ustrezno, vmesne izjave „ES“ o preverjanju, ki spremljajo potrdilo „ES“ o verifikaciji, vključno z rezultatom preverjanja njihove veljavnosti, ki ga je opravil priglašeni organ,

— potrdilo „ES“ o verifikaciji, kateremu so priloženi ustrezni izračuni in je podpisan s strani priglašenega organa, pristojnega za verifikacijo „ES“, s katerim potrjuje skladnost podsistema z zahtevami iz ustreznih TSI in navaja morebitne pridržke, ki so bili izraženi med izvedbo del in niso bili umaknjeni, potrdilu „ES“ o verifikaciji morajo biti priložena tudi poročila o pregledih in revizijska poročila, ki jih izdela isti organ v okviru svojih nalog v skladu z oddelkoma 2.5.3 in 2.5.4,

— potrdila „ES“, izdana v skladu z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe,

— kadar se v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 352/2009 ([1]) zahteva varna vključitev, prosilec v tehnično dokumentacijo vključi poročilo ocenjevalca o skupnih varnostnih metodah pri oceni tveganja iz člena 6(3) Direktive 2004/49/ES.

([1]) UL L 108, 22.4.2009, str. 4.

▼M2

2.5 **Spremljanje**

2.5.1 Namen spremljanja „ES“ je med proizvodnjo podsistema zagotoviti izpolnjevanje obveznosti, ki izhajajo iz tehnične dokumentacije.

2.5.2 Priglašeni organ, ki je pooblaščen za preverjanje proizvodnje, mora imeti stalen dostop do gradbišč, proizvodnih obratov, skladiščnih površin in po potrebi do naprav za montažo in preizkušanje ter na splošno do vseh objektov, za katere meni, da so potrebni za izpolnjevanje svojih nalog. Prosilec mora priglašenemu organu poslati vse dokumente, potrebne za ta namen, ter zlasti izvedbene načrte in tehnično dokumentacijo za podsistem.

2.5.3 Priglašeni organ, ki je pooblaščen za preverjanje izvajanja, mora redno opravljati revizije, da se prepriča o skladnosti z ustreznimi TSI. Pooblaščenim za izvajanje mora predložiti revizijsko poročilo. Lahko se zahteva, da je prisoten na določenih stopnjah postopkov gradnje.

2.5.4 Poleg tega lahko priglašeni organ opravi naključne obiske delovišča ali proizvodnih obratov. Med takimi obiski lahko opravi popolne ali delne revizije. Pooblaščenim za izvajanje mora izdati poročilo o pregledu in po potrebi revizijsko poročilo.

2.5.5 Za izdajo izjave „ES“ o primernosti za uporabo iz oddelka 2 Priloge IV je priglašenemu organu omogočeno spremljati podsisteme, na katere je vgrajena komponenta interoperabilnosti, da se oceni, če tako zahteva ustrezna TSI, njihova primernost za uporabo v njihovem predvidenem železniškem okolju.

2.6 **Predložitev**

Popolna tehnična dokumentacija, navedena v odstavku 2.4, se predloži prosilcu skupaj s potrdili „ES“ o VIV, ki jih izda za to odgovoren priglašeni organ, če so na voljo, ali skupaj s potrdilom o verifikaciji, ki ga izda priglašeni organ, pristojen za verifikacijo „ES“ podsistema. Dokumentacija se predloži izjavi „ES“ o verifikaciji, ki jo prosilec pošlje pristojnemu organu, kateremu predloži prošnjo za odobritev začetka obratovanja.

Izvod dokumentacije mora hraniti prosilec celotno obratovalno dobo podsistema. Spis se pošlje vsaki drugi državi članici na njeno zahtevo.

2.7 **Objavljanje**

Vsak priglašeni organ mora redno objavljati ustrezne informacije o:

— prejetih zahtevkih za verifikacijo „ES“ in VIV,

— zahtevkih za oceno skladnosti in/ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti,

— izdanih ali zavrnjenih potrdilih „ES“ o VIV,

— izdanih ali zavrnjenih potrdilih „ES“ o skladnosti in/ali primernosti za uporabo,

— izdanih ali zavrnjenih potrdilih „ES“ o verifikaciji.

▼M2

2.8 **Jezik**

Dokumentacija in dopisi, ki se nanašajo na postopke verifikacije „ES“, morajo biti napisani v uradnem jeziku države članice EU, v kateri ima prosilec sedež, ali v uradnem jeziku EU, ki ga prosilec sprejema.

3. POSTOPEK VERIFIKACIJE V PRIMERU NACIONALNIH PREDPISOV

3.1 **Uvod**

Postopek verifikacije v primeru nacionalnih predpisov je postopek, pri katerem organ, ki je pristojen v skladu s členom 17(3) (pristojni organ), preveri in potrdi, da je podsistem skladen z nacionalnimi predpisi, priglašenimi v skladu s členom 17(3).

3.2 **Potrdilo o verifikaciji**

Organ, ki je pristojen za postopek verifikacije v primeru nacionalnih predpisov, pripravi potrdilo o verifikaciji, namenjeno prosilcu.

Potrdilo mora vsebovati točno sklicevanje na nacionalne predpise, v zvezi s katerimi je pristojni organ v postopku preverjanju preverjal skladnost, vključno s tistimi, ki se nanašajo na dele, za katere velja odstopanje od TSI, ter tistimi, ki se nanašajo na nadgradnjo ali obnovo.

V primeru nacionalnih predpisov v zvezi s podsistemi, ki sestavljajo vozilo, pristojni organ razdeli potrdilo v dva dela, od katerih eden vsebuje sklicevanja na tiste nacionalne predpise, ki se izrecno nanašajo na tehnično interoperabilnost med vozilom in zadevnim omrežjem, v drugem delu pa so navedeni vsi ostali nacionalni predpisi.

3.3 **Tehnična dokumentacija**

Tehnična dokumentacija, ki je priložena potrdilu o verifikaciji v primeru nacionalnih predpisov, je vključena v tehnično dokumentacijo iz točke 2.4 in mora vsebovati tehnične podatke, ki so potrebni za oceno skladnosti podsistema z nacionalnimi predpisi.

▼B

PRILOGA VII

PARAMETRI, KI JIH JE TREBA PREVERITI ZA ZAČETEK OBRATOVANJA VOZIL, KI NISO SKLADNA S TSI, IN RAZVRSTITEV NACIONALNIH PREDPISOV

▼M1

1. **Seznam parametrov**

1.1 Splošna dokumentacija

Splošna dokumentacija (vključno z opisom novega, obnovljenega ali dograjenega vozila in podatki o njegovi nameravani uporabi, konstrukciji, popravilu, delovanju in vzdrževanju, tehnično dokumentacijo itd.)

1.2 Konstrukcijski in mehanski deli

Mehanska integriteta in vmesniki med vozili (vključno z odbojniki in vlečno napravo, prehodi), moč konstrukcije vozila in oprema (npr. sedeži), zmogljivost obremenitve, pasivna varnost (vključno z notranjo in zunanjo varnostjo pri trčenju)

1.3 Medsebojni vplivi v sistemu tir – svetli profil

Mehanski vplivi (vmesniki) na infrastrukturo (vključno s statičnim in dinamičnim delovanjem vozil, toleranco in tolerančnim območjem, tirno širino, tekalnim sestavom itd.)

1.4 Zavorni sistemi

Postavke v zvezi z zaviranjem (vključno z varnostjo pri drsenju koles, nadzorom zaviranja ter zavorno zmogljivostjo pri delovanju, hitrem zaviranju in parkiranju)

1.5 Postavke v zvezi s potniki

Oprema, ki jo uporabljajo potniki, in potniško okolje (vključno z okni in vrati v potniških vagonih, zahtevami za osebe z omejeno mobilnostjo itd.)

1.6 Okoljske razmere in aerodinamični učinki

Vpliv okolja na vozilo in vpliv vozila na okolje (vključno z aerodinamičnimi pogoji ter vmesniki med vozilom in deli ob progi v železniškem sistemu na eni strani ter vozilom in okoljem na drugi)

1.7 Zunanja opozorila, označevanje, delovanje in zahteve glede integritete programske opreme

Zunanja opozorila, označevanje, delovanje in zahteve glede integritete programske opreme, npr. funkcije, povezane z varnostjo, z vplivom na obnašanje vlaka, vključno z zbirnim električnim vodom vlaka

1.8 Sistemi napajanja z energijo na vozilu in nadzora vozil

Sistemi pogona, napajanja z energijo na vozilu in nadzora vozil, ter vmesnik vozila za infrastrukturo za napajanje z energijo in vseh drugih vidikov elektromagnetne združljivosti

1.9 Zaposleno osebje, vmesniki in okolje

Zmogljivosti na vozilih, vmesniki, delovni pogoji zaposlenih in njihovo okolje (vključno s strojevodjevo kabino in vmesnikom voznik–stroj)

▼M1

1.10 Požarna varnost in evakuacija

1.11 Vzdrževanje

Zmogljivosti na vozilih in vmesniki za vzdrževanje

1.12 Nadzor, vodenje in signaliziranje na vozilih

Vsa oprema na vozilu, potrebna za zagotavljanje varnosti ter vodenje in signaliziranje voženj vlakov, ki so dovoljeni v omrežju, in vpliv na dele ob progi v železniškem sistemu

1.13 Posebne operativne zahteve

Posebne operativne zahteve za vozila (vključno z zmanjšanim obratovanjem, s popravilom vozila itd.)

1.14 Postavke v zvezi s tovorom

Posebne zahteve glede tovora in okolja (vključno z zmogljivostmi, ki se posebej zahtevajo za nevarno blago)

Pojasnitve in primeri, ki so *v poševnem tisku* zgoraj, so informativne narave in niso opredelitve parametrov.

▼B

2. **Razvrstitev predpisov**

Nacionalni predpisi v zvezi z parametri, določenimi v točki 1, se razvrstijo v eno od spodnjih treh skupin. Predpisi in omejitve izključno lokalne narave tu niso zajeti; preverjanje teh se izvaja v okviru pregledov, ki se uvedejo s skupnim sporazumom med prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture.

Skupina A

Skupina A vključuje:

— mednarodne standarde,

— nacionalne predpise, ki se v okviru varnosti na železnici štejejo za enakovredne nacionalnim predpisom drugih držav članic.

Skupina B

Skupina B vključuje vse predpise, ki ne spadajo na področje skupine A ali C ali ki jih še ni bilo mogoče razporediti v eno od teh skupin.

Skupina C

Skupina C vključuje predpise, ki so nujno potrebni in povezani s tehničnimi značilnostmi infrastrukture v smislu zanesljive in interoperabilne uporabe v zadevnem omrežju (na primer gabarit).

▼B

PRILOGA VIII

MINIMALNA MERILA, KI JIH MORAJO DRŽAVE ČLANICE UPOŠTEVATI ZA PRIGLASITEV ORGANOV

1. Organ, njegov direktor in osebje, pooblaščeno za izvajanje verifikacij, ne smejo neposredno ali kot pooblaščeni zastopniki sodelovati pri načrtovanju, proizvodnji, gradnji, trženju ali vzdrževanju komponent interoperabilnosti ali podsistemov ali pri njihovi uporabi. To ne izključuje možnosti izmenjave tehničnih informacij med proizvajalcem in tem organom.

2. Organ in osebje, pooblaščeno za preglede, morata izvesti verifikacije z največjo možno strokovno vestnostjo in največjo možno tehnično primernostjo ter ne smeta biti pod pritiskom in prejemati spodbud, zlasti finančne narave, ki bi lahko vplivali na njuno presojo ali rezultate njunih pregledov, zlasti ne od oseb ali skupin oseb, na katere rezultati preverjanja vplivajo.

Zlasti organ in osebje, pristojna za verifikacijo, morata biti funkcionalno neodvisna od organov, pristojnih za izdajo dovoljenj za začetek obratovanja v okviru te direktive, licenc v okviru Direktive 95/18/ES, varnostnih spričeval v okviru Direktive 2004/49/ES, in od organov, ki vodijo preiskave v primeru nesreč.

3. Organ mora zaposlovati osebje in imeti sredstva, ki se zahtevajo za pravilno izvajanje tehničnih in upravnih nalog, povezanih z opravljanjem verifikacij; prav tako mora imeti dostop do opreme, ki je potrebna za izredne preglede.

4. Osebje, ki je pooblaščeno za preglede, mora imeti:

— primerno tehnično in poklicno izobrazbo,

— zadovoljivo znanje o predpisih v zvezi s pregledi, ki jih opravljajo, in zadostno prakso na tem področju,

— sposobnost izdati potrdila, zapisnike in poročila, ki so uradni zapis o opravljenih pregledih.

5. Neodvisnost osebja, ki je pooblaščeno za preglede, mora biti zajamčena. Nobena uradna oseba ne sme prejemati plačila niti na podlagi števila opravljenih pregledov niti na podlagi rezultatov teh pregledov.

6. Organ mora pridobiti zavarovanje civilne odgovornosti, razen če jo ureja država na podlagi nacionalnih predpisov ali če preglede neposredno opravi ta država članica.

7. Osebje organa je zavezano k poklicni molčečnosti glede vsega, kar spoznajo med izvajanjem svojih dolžnosti na podlagi te direktive ali katere koli določbe nacionalnega predpisa, s katerim se ta direktiva izvaja (razen nasproti pristojnim upravnim organom in organom, ki preiskujejo nesreče v državi, v kateri te dejavnosti opravljajo, ter organom, ki so zadolženi za preiskovanje nesreč kot posledic napak v preverjenih komponentah interoperabilnosti ali podsistemih).

▼B

PRILOGA IX

DOKUMENTACIJA ZA VLOŽITEV ZAHTEVKA ZA ODSTOPANJE

Ob vložitvi zahtevka za odstopanje države članice predložijo naslednje dokumente:

(a) uradni dopis, v katerem sporočijo Komisiji predlagano odstopanje;

(b) dokumentacijo, priloženo k dopisu, ki vsebuje najmanj:

— opis del, blaga in storitev, na katera se nanaša odstopanje, s podrobno navedbo ključnih datumov, geografskega položaja ter delovnega in tehničnega področja,

— natančen sklic na TSI (ali njene dele), za katere se zahteva odstopanje,

— natančen sklic in podrobnosti alternativnih določb, ki se bodo uporabile,

— za zahtevke, predložene po členu 7(1)(a), utemeljitev poznejše faze razvoja projekta,

— utemeljitev odstopanja, vključno s poglavitnimi razlogi, ki so tehnične, ekonomske, tržne, operativne in/ali upravne narave,

— vse ostale informacije, ki utemeljujejo zahtevo po odstopanju,

— opis ukrepov, ki jih bo država članica sprejela za spodbujanje končne interoperabilnosti projekta. V primeru manjšega odstopanja ta opis ni potreben.

Dokumentacijo je treba predložiti na papirju in v elektronski obliki. Tako jo bo mogoče razdeliti med člane odbora.

▼B

PRILOGA X

DEL A

Direktive, ki se razveljavijo

(iz člena 40)

Direktiva 96/48/ES	
Direktiva 2001/16/ES	
Direktiva 2004/49/ES	samo člen 14

DEL B

Roki za prenos v nacionalno zakonodajo

(iz člena 40)

Direktiva	Rok za prenos
96/48/ES	9. april 1999
2001/16/ES	20. april 2003
2004/49/ES	30. april 2006

▼B

PRILOGA XI

PRIMERJALNA TABELA

Direktiva 96/48/ES	Direktiva 2001/16/ES	Ta direktiva
Člen 1(1)	Člen 1(1)	Člen 1(1)
Člen 1(2)	Člen 1(2)	Člen 1(2)
—	—	Člen 1(3)
—	Člen 1(3)	Člen 1(4)
Člen 2, uvodna izjava	Člen 2, uvodna izjava	Člen 2, uvodna izjava
Člen 2(a) do (l)	Člen 2(a) do (l)	Člen 2(a) do (b) in (e) do (m)
—	—	Člen 2(c) in (d)
Člen 2(n)	Člen 2(m)	Člen 2(n)
Člen 2(o)	Člen 2(n)	Člen 2(o)
Člen 2(m)	Člen 2(o)	Člen 2(p)
Člen 2(p)	Člen 2(p)	Člen 2(q)
—	—	Člen 2 (r) do (z)
Členi 3, 4 in 5	Členi 3, 4 in 5	Členi 3, 4 in 5(1) do (5)
Člen 5(6)	Člen 5(7)	Člen 5(7)
—	—	Člen 5(6)
—	—	Člen 5(8)
Člen 6(1) do (8)	Člen 6(1) do (8)	Člen 6(1) do (8)
—	—	Člen 6(9) do (10)
—	—	Člena 7 in 8
Člen 7	Člen 7	Člen 9
Člen 8	Člen 8	Člen 10(1)
Člen 9	Člen 9	Člen 10(2)
Člen 10(1) do (3)	Člen 10(1) do (3)	Člen 11(1) do (3)
—	Člen 10(6)	Člen 11(4)
—	—	Člen 11(5)
Členi 11 do 13	Členi 11 do 13	Členi 12 do 14
Člen 14(1) in (2)	Člen 14(1) in (2)	Člen 15(1) in (2)
Člen 14(3)	Člen 14(3)	Člen 20
Člen 14(4) in (5)	Člen 14(4) in (5)	Člen 33
—	—	Člen 15(2) in (3)

▼B

Direktiva 96/48/ES	Direktiva 2001/16/ES	Ta direktiva
Člena 15 in 16	Člena 15 in 16	Člena 16 in 17
Člen 16(3)	Člen 16(3)	Člen 17(3)
—	—	—
Člen 18(1) do (3)	Člen 18(1) do (3)	Člen 18(1) do (3)
—	—	Člen 18(4) in (5)
Člen 19	Člen 19	Člen 19
Člen 20	Člen 20	Člen 28
—	—	Člen 21 do 27
Člen 21(1) do (3)	Člen 21(1) do (3)	Člen 29(1) do (3)
—	—	Člen 29(4) in (5)
Člen 21a(1)	Člen 22	Člen 30(2)
Člen 21(4)	Člen 21(4)	Člen 30(4)
Člen 21a(2)	Člen 21a	Člen 30(1)
Člen 21b	—	—
Člen 21c	Člen 21b	Člen 30(3)
Člen 22	Člen 26	Člen 37
Člen 22a	Člen 24	Člena 34 in 35
—	—	Člen 32
—	Člen 23	Člen 31
—	Člen 25	Člen 36
Člen 23	Člen 27	Člen 38
Člen 24	Člen 28	Člen 39
—	—	Člen 40
Člen 25	Člen 29	Člen 41
Člen 26	Člen 30	Člen 42
Priloge I do VI	Priloge I do VI	Priloge I do VI
—	—	Priloga VII
Priloga VII	Priloga VII	Priloga VIII
—	—	Priloge IX do XI