Ovaj je dokument samo dokumentacijska pomoć za čiji sadržaj institucije ne preuzimaju odgovornost.

►B

DIREKTIVA 2008/57/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 17. lipnja 2008.

o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice

(preinaka)

(Tekst značajan za EGP)

(SL L 191, 18.7.2008., str. 1)

Promijenila:

		Službeni list		
		br.	stranica	datum
►M1	Direktiva Komisije 2009/131/EZ od 16. listopada 2009.	L 273	12	17.10.2009
►M2	Direktiva Komisije 2011/18/EU od 1. ožujka 2011.	L 57	21	2.3.2011
►M3	Direktiva Komisije 2013/9/EU od 11. ožujka 2013.	L 68	55	12.3.2013
►M4	Direktiva Komisije 2014/38/EU od 10. ožujka 2014.	L 70	20	11.3.2014

▼B

DIREKTIVA 2008/57/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 17. lipnja 2008.

o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice

(preinaka)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a naročito njegove članke 71. i 156.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ([1]),

nakon savjetovanja s Odborom regija,

djelujući u skladu s postupkom navedenim u članku 251. Ugovora ([2]),

budući da:

(1) Direktiva Vijeća 96/48/EZ od 23. srpnja 1996. o interoperabilnosti transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina ([3]) i Direktive 2001/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2001. o interoperabilnosti transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava ([4]) znatno su izmijenjene Direktivom 2004/50/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([5]). Radi uvođenja novih izmjena, primjereno je preraditi navedene Direktive i njihove odredbe kako bi ih se radi jasnoće pojednostavilo i spojilo u jedinstveni instrument.

(2) Kako bi se građanima Unije, gospodarskim subjektima i regionalnim i lokalnim vlastima u u potpunosti omogućilo uživanje prednosti koje proizlaze iz uspostavljanja područja bez unutrašnjih granica, naročito je prikladno poboljšati međusobnu povezanost i interoperabilnost nacionalnih željezničkih mreža te pristup mrežama, provođenjem mjera koje bi se pokazale potrebnima u području tehničke standardizacije, kako je predviđeno člankom 155. Ugovora.

([1]) SL C 256, 27.10.2007., str. 39.
([2]) Stajalište Europskog parlamenta od 11. prosinca 2007. i Odluka Vijeća od 14. svibnja 2008.
([3]) SL L 235, 17.9.1996., str. 6. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 2007/32/EZ (SL L 141., 2.6.2007., str. 63.).
([4]) SL L 110, 20.4.2001., str. 1. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2007/32/EZ.
([5]) Direktiva 2004/50/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o izmjeni Direktive Vijeća 96/48/EZ o interoperabilnosti transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina i Direktiva 2001/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava (SL L 164, 30.4.2004., str. 114. Ispravljeno u SL L 220, 21.6.2004., str. 40.).

▼B

(3) Potpisivanjem Protokola donesenog u Kyotu 12. prosinca 1997. Europska se unija obvezala smanjiti emisije stakleničkih plinova. Ti ciljevi zahtijevaju prilagođavanje uravnoteženosti između različitih vrsta prijevoza i posljedično tome, porastu konkurentnosti željezničkog prijevoza.

(4) Strategija Zajednice za uključivanje održivog razvoja uz zaštitu okoliša u prometnu politiku naglašava potrebu za djelovanjem u cilju smanjivanja utjecaja prometa na okoliš.

(5) Za komercijalni se promet vlakova po čitavoj transeuropskoj željezničkoj mreži naročito zahtijeva odlična kompatibilnost među značajkama željezničke infrastrukture i željezničkih vozila, kao i učinkovito međusobno povezivanje informacijskih i komunikacijskih sustava različitih upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika. O toj usklađenosti ovise razina provođenja, sigurnost, kakvoća prijevoza i troškovi, kao i, naročito, interoperabilnost željezničkog sustava.

(6) Države članice su odgovorne za osiguranje usklađenosti sa sigurnosnim, zdravstvenim propisima i propisima o zaštiti potrošača koji se općenito primjenjuju na željezničke mreže pri projektiranju, izgradnji, stavljanju u promet i radu tih željeznica.

(7) Među nacionalnim propisima i internim pravilima i tehničkim specifikacijama koje primjenjuju željeznice postoje velike razlike, budući da sadrže tehničke posebnosti industrije pojedine države i propisuju specifične dimenzije i naprave te posebne značajke. Takvo stanje sprečava nesmetan željeznički promet po čitavoj mreži Zajednice.

(8) Zbog takvog su se stanja tijekom godina stvorile vrlo tijesne veze između nacionalne željezničke industrije i nacionalnih željezničkih prijevoznika na štetu stvarnog otvaranja tržišta. Kako bi se povećala njihova konkurentnost na svjetskoj razini, te industrije zahtijevaju otvoreno, konkurentno europsko tržište.

(9) Stoga je primjereno utvrditi osnovne zahtjeve za čitavu Zajednicu, koji će se primjenjivati na njezin željeznički sustav.

▼B

(10) Kao početnu mjeru za ostvarivanje tih ciljeva, Vijeće je 23. srpnja 1996. donijelo Direktivu 96/48/EZ. Europski parlament i Vijeće su nakon tog donijeli Direktivu 2001/16/EZ.

(11) Stupanje na snagu Direktive 2001/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o izmjeni Direktive 91/440/EEZ o razvoju željeznica u Zajednici [1], Direktive 2001/13/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu [2] i Direktive 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o raspodjeli kapaciteta željezničke infrastrukture i ubiranju pristojbi za uporabu željezničke infrastrukture i rješenjima o sigurnosti [3] utjecalo je na provedbu interoperabilnosti. Kao što je slučaj s ostalim vrstama prijevoza, proširenje prava pristupa mora biti popraćeno nužnim mjerama usklađivanja. Stoga je potrebno provesti interoperabilnost na čitavom području mreže postupnim širenjem geografskog područja primjene Direktive 2001/16/EZ. Također je potrebno proširiti pravnu osnovu Direktive 2001/16/EZ tako da uključi članak 71. Ugovora, na kojem se temelji Direktiva 2001/12/EZ.

(12) Uslijed razvoja tehničkih specifikacija za interoperabilnost (TSI) pokazala se potreba za pojašnjavanjem odnosa između temeljnih zahtjeva i TSI-ja s jedne strane i europskih standarda i ostalih dokumenata normativne naravi s druge. Naročito treba naglasiti razliku između standarda ili dijelova standarda koji moraju biti obvezni kako bi se postigli ciljevi ove Direktive i „usklađenih” standarda koji su razvijeni u duhu novog pristupa tehničkom usklađivanju i standardizaciji.

(13) Europske su se specifikacije u pravilu razvile u duhu novog pristupa tehničkom usklađivanju i standardizaciji. One omogućuju pretpostavku o sukladnosti s određenim temeljnim zahtjevima ove Direktive, naročito u slučaju interoperabilnih sastavnih dijelova i sučelja. Te europske specifikacije ili njihovi primjenjivi dijelovi nisu obvezni i na njih nije moguće izravno upućivati u TSI-jima. Upućivanja na te europske specifikacije se objavljuju u *Službenom listu Europske unije*, a države članice objavljuju upućivanja na nacionalne standarde koji preuzimaju europske standarde.

[1] SL L 75, 15.3.2001., str. 1.
[2] SL L 75, 15.3.2001., str. 26.
[3] SL L 75, 15.3.2001., str. 29. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2007/58/EZ (SL L 315, 3.12.2007., str. 44.).

▼B

(14) U određenim slučajevima TSI-ji mogu izravno upućivati na europske standarde ili specifikacije, kada je to nužno radi postizanja ciljeva iz ove Direktive. Takvo izravno upućivanje ima posljedice koje je potrebno razjasniti; naročito ti europski standardi ili specifikacije postaju obvezni od trenutka kada se TSI počne primjenjivati.

(15) TSI sadrži sve uvjete koje interoperabilni sastavni dio mora ispunjavati i postupak koji se mora primijeniti pri ocjenjivanju sukladnosti. Pored toga, potrebno je utvrditi da je za svaku sastavnicu obvezan postupak za ocjenjivanje sukladnosti i prikladnosti za uporabu koji je naznačen u TSI-ju, te da za svaku sastavnicu postoji odgovarajuća potvrda.

(16) Pri razvoju novih TSI-ja cilj bi uvijek trebao biti osiguravanje kompatibilnosti s postojećim odobrenim sustavom. To će pomoći promicanju konkurentnosti željezničkog prometa i spriječiti nepotrebne dodatne troškove radi zahtjeva u pogledu modernizacije ili obnavljanja postojećih odobrenih podsustava da se osigura sukladnost unatrag. U tim iznimnim slučajevima kada se ne može osigurati kompatibilnost, TSI-ji mogu uspostaviti potreban okvir za odlučivanje o tome treba li postojeći podsustav biti ponovno odobren, te utvrditi odgovarajuće rokove.

(17) Iz sigurnosnih je razloga potrebno od država članica zahtijevati dodjelu identifikacijske šifre svakom vozilu koje se stavlja u promet. Nakon toga vozilo valja upisati u nacionalni registar vozila. Registri moraju biti otvoreni za savjetovanje sa svim državama članicama i određenim gospodarskim subjektima Zajednice. Registri moraju biti dosljedni u pogledu oblika podataka. Stoga moraju biti obuhvaćeni zajedničkim operativnim i tehničkim specifikacijama.

(18) Potrebno je utvrditi postupak koji valja slijediti u slučaju temeljnih zahtjeva, koji se primjenjuju na podsustav, a koji još nisu obuhvaćeni detaljnim specifikacijama u odgovarajućim TSI-jem. U takvom slučaju tijela odgovorna za ocjenjivanje sukladnosti i postupke provjere trebaju biti prijavljena tijela iz članka 20. Direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ.

▼B

(19) Razlika između željezničkog sustava velikih brzina i konvencionalnog željezničkog sustava ne opravdava postojanje dvije posebne Direktive. Postupci oblikovanja TSI-ja jednaki su za oba sustava, kao i postupci za izdavanje potvrda za interoperabilne sastavne dijelove i podsustave. Temeljni su zahtjevi praktično jednaki, kao što je i podjela sustava na podsustave, za koje je potrebno pripremiti tehničke specifikacije. Štoviše, budući da se mora omogućiti slobodno prelaženje vlakova sa sustava velikih brzina na konvencionalni sustav, tehničke se specifikacije za oba sustava u velikom opsegu preklapaju. Rad na oblikovanju TSI-ja je pokazao da je za neke podsustave dovoljan samo jedan TSI za oba sustava. Stoga je primjereno spojiti Direktive 96/48/EZ i 2001/16/EZ.

(20) Direktivom 2004/50/EZ bilo je predviđeno postupno širenje područja primjene Direktive 2001/16/EZ kako su se donosili novi TSI-ji ili mijenjali postojeći. Kada ova Direktiva stupi na snagu, njezino će područje primjene pokrivati europske mreže konvencionalnih i velikih brzina, kako je utvrđeno u Odluci br. 1692/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 1996. o smjernicama Zajednice za razvoj transeuropske prometne mreže ([1]) i vozila koja će vjerojatno obavljati promet na tim mrežama. Područje primjene će se postupno proširivati na čitavu mrežu i sva vozila, pod uvjetom da ocjena učinka pokaže gospodarsku korist.

(21) S obzirom na postupni pristup uklanjanju prepreka interoperabilnosti željezničkog sustava i vrijeme koje je radi toga potrebno za usvajanje svih TSI-ja, potrebno je poduzeti mjere kako bi se izbjegla situacija da države članice donesu nove nacionalne propise ili pokrenu projekte kojima se povećava raznolikost sadašnjeg sustava.

(22) Usvajanjem postupnog pristupa ispunjavaju se posebne potrebe cilja interoperabilnosti željezničkog sustava, čije je obilježje stara nacionalna infrastruktura i željeznička vozila čije prilagođavanje ili obnova zahtijeva velika ulaganja, a posebno se treba voditi računa o tome da željeznice ne bi bile ekonomski prikraćene u odnosu na ostale vrste prijevoza.

([1]) SL L 228, 9.9.1996., str. 1. Odluka kako je zadnje izmijenjena Uredbom Vijeća (EZ) br. 1791/2006 (SL L 363, 20.12.2006., str. 1.).

▼B

(23) Parlament je u svojoj zakonodavnoj Rezoluciji od 10. ožujka 1999. o željezničkom paketu zahtijevao da se postupno otvaranje sektora željeznica odvija istodobno s najbržim i najučinkovitijim mogućim tehničkim mjerama usklađivanja.

(24) Vijeće je na sastanku 6. listopada 1999. od Komisije zatražilo da predloži strategiju za poboljšanje interoperabilnosti željezničkog prometa i smanjivanje uskih grla, kako bi se bez odlaganja otklonile tehničke, upravne i gospodarske prepreke interoperabilnosti mreža, uz jamčenje visokog stupnja sigurnosti, kao i obuke i osposobljavanja osoblja.

(25) U skladu s Direktivom Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice ([1]), željeznička poduzeća moraju imati veći pristup željezničkim mrežama država članica, što opet zahtijeva interoperabilnost infrastrukture, opreme, željezničkih vozila i sustava upravljanja i odvijanja prometa, uključujući i stručnu osposobljenost, higijenske i sigurnosne uvjete rada toga osoblja, koji su potrebni za rad i održavanje dotičnih podsustava i za provođenje svih TSI-ja. Međutim, cilj ove Direktive nije, izravno ili neizravno, usklađivanje uvjeta rada u željezničkom sektoru.

(26) U pogledu opsega i složenosti željezničkog sustava pokazalo se potrebnim iz praktičnih razloga podijeliti ga na sljedeće podsustave: infrastruktura, upravljanje, nadzor i signalizacija, energija, željeznička vozila, odvijanje prometa i upravljanje prometom, održavanje i primjena telematike za prijevoz putnika i tereta. Za svaki od tih podsustava potrebno je odrediti temeljne zahtjeve i tehničke specifikacije za čitavu Zajednicu, naročito s obzirom na njihove sastavne dijelove i sučelja, kako bi se ispunili ti temeljni zahtjevi. Isti je sustav podijeljen na stabilne i pokretne elemente koji s jedne strane sadrže mrežu koja se sastoji od pruga, kolodvora, terminala i svih vrsta stabilnih postrojenja koja su potrebna za jamčenje sigurnog i neprekinutog rada sustava, te s druge strane, svih vozila koja putuju tom mrežom. Stoga se, u smislu ove Direktive, vozilo sastoji od jednog podsustava (željeznička vozila) i kada je to primjenjivo, jednog ili više dijelova ostalih podsustava (uglavnom dio prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava u vozilu, te dio podsustava energije u vozilu).

([1]) SL L 237, 24.8.1991., str. 25. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2007/58/EZ.

▼B

(27) Provedba odredbi o interoperabilnosti željezničkog sustava u vezi troškova i koristi ne bi smjela neopravdano sprečavati očuvanje postojeće željezničke mreže svake države članice, već mora težiti cilju interoperabilnosti.

(28) TSI-ji također utječu i na uvjete pod kojima korisnici koriste željeznički prijevoz, te je stoga potrebno savjetovati se s tim korisnicima o aspektima koji se njih tiču.

(29) Svakoj se dotičnoj državi članici treba dozvoliti da u posebnim slučajevima ne koristi određene TSI-je, pod uvjetom da postoje postupci koji jamče opravdanost takvih odstupanja. Člankom 155. Ugovora nalaže se da Zajednica pri izvođenju aktivnosti u području interoperabilnosti vodi računa o potencijalnoj gospodarskoj izvodljivosti projekata.

(30) Izrada TSI-ja i njihova primjena na željeznički sustav ne bi smjela ometati tehnološke inovacije, koje bi trebale biti usmjerene poboljšanju gospodarske učinkovitosti.

(31) Potrebno je iskoristiti interoperabilnost željezničkog sustava, naročito u slučaju prijevoza tereta, kako bi se uspostavili uvjeti za veću interoperabilnost među raznim vrstama prijevoza.

(32) Kako bi se ispunile odgovarajuće odredbe o postupcima nabave u željezničkom sektoru, a naročito Direktive 2004/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([1]), naručitelji moraju uključiti tehničke specifikacije u opću dokumentaciju ili u uvjete svakog ugovora. U tu je svrhu potrebno osnovati tijelo za europske specifikacije, na koje će se pozivati te tehničke specifikacije.

(33) U interesu je Zajednice uspostava sustava međunarodne standardizacije, na temelju kojeg bi se mogli oblikovati takvi standardi, koje sudionici u međunarodnoj trgovini doista koriste i kojima se ispunjavaju uvjeti politike Zajednice. Europska tijela za standardizaciju moraju stoga nastaviti svoju suradnju s međunarodnim tijelima za standardizaciju.

([1]) Direktiva Vijeća 2004/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka nabave subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga (SL L 134, 30.4.2004., str. 1., Direktiva kako je zadnje izmijenjna Uredbom Komisije (EZ) br. 213/2008 (SL L 74, 15.3.2008., str. 1.).

▼B

(34) Ugovorne stranke moraju odrediti daljnje uvjete potrebne za dopunjavanje europskih specifikacija ili drugih standarda. Te bi specifikacije trebale ispuniti temeljne zahtjeve koji su usklađeni na razini Zajednice i koje željeznički sustav mora ispunjavati.

(35) Postupci ocjenjivanja sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova moraju se temeljiti na uporabi modula obuhvaćenih u Odluci Vijeća 93/465/EEZ ([1]). Za promicanje industrijskog razvoja je potrebno, koliko god je to moguće, izraditi postupke koji uključuju sustav osiguranja kakvoće.

(36) Sukladnost sastavnih dijelova vezana je uglavnom za njihovo područje uporabe, kako bi se zajamčilo ne samo njihovo slobodno kretanje na tržištu Zajednice, već i interoperabilnost sustava. Potrebno je ocijeniti prikladnost za uporabu većine najvažnijih sastavnih dijelova u pogledu sigurnosti, dostupnosti i ekonomičnosti sustava. Stoga proizvođači ne moraju pričvrstiti oznaku CE na one sastavne dijelove koji trenutačno podliježu odredbama ove Direktive. Na temelju ocjene sukladnosti i/ili prikladnosti za uporabu, dovoljna je izjava proizvođača o sukladnosti.

(37) Proizvođači su ipak obvezni staviti oznaku CE na određene sastavne dijelove zbog potvrde njihove sukladnosti s drugim odredbama Zajednice, koje se na njih odnose.

(38) Kada TSI stupi na snagu, veliki će se broj interoperabilnih sastavnih dijelova već nalaziti na tržištu. Potrebno je predvidjeti prijelazno razdoblje kako bi se ti sastavni dijelovi uključili u podsustav, čak i ako nisu u potpunosti u skladu s tim TSI-jem.

(39) Podsustavi koji čine željeznički sustav podliježu postupku provjere. Ta provjera mora omogućiti vlastima koje su odgovorne za izdavanje dozvole za puštanje u rad da se uvjere da je rezultat u fazama projektiranja, izgradnje i stavljanja u promet u skladu s važećim uredbama i tehničkim i operativnim propisima. Ona također mora proizvođačima jamčiti jednako postupanje bez obzira na državu. Stoga je potrebno utvrditi jedan ili više modula kojima se definiraju načela i uvjeti koji se primjenjuju na „EZ” provjeru podsustava.

(40) Nakon što se podsustav stavi u promet, potrebno je osigurati da radi i da se održava u skladu s temeljnim zahtjevima koji se na njega odnose. Za ispunjavanje propisa, prema Direktivi 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice (Direktiva o sigurnosti željeznica) ([2]), odgovorni su upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik, svaki za svoj podsustav. Države članice mogu provjeriti sukladnost s tim zahtjevima pri izdavanju potvrda i odobrenja o sigurnosti u skladu s člancima 10. i 11. Direktive o sigurnosti željeznica.

([1]) Odluka Vijeća 93/465/EEZ od 22. srpnja 1993. o modulima različitih faza postupaka ocjenjivanja sukladnosti i pravilima za postavljanja i korištenja oznake CE o sukladnosti, namijenjenih za primjenu u pogledu direktiva o tehničkom usklađivanju (SL L 220, 30.8.1993., str. 23.).

([2]) SL L 164 30.4.2004., str. 44. Ispravljeno u SL L 220, 21.6.2004., str. 16.

▼B

(41) Što se vozila tiče, potrebno je pojasniti postupak stavljanja u promet, uzimajući u obzir definiciju vozila koje se sastoji od jednog ili više podsustava. Pored toga, budući da se Direktive 96/48/EZ i 2001/16/EZ odnose na nove i modernizirane podsustave, a Direktiva 2004/49/EZ na vozila u uporabi, sve bi odredbe koje se odnose na stavljanje vozila u promet trebale biti uključene u ovu Direktivu. Nadalje, radi lakšeg stavljanja vozila u promet i smanjivanja upravnih opterećenja, potrebno je dodati postupak za odobrenje tipova vozila. Kako bi se olakšao taj postupak i pomoglo utvrđivanju tipova vozila, Europska agencija za željeznice (u daljnjem tekstu: Agencija) bi trebala uspostaviti i voditi Europski registar odobrenih tipova vozila.

(42) Iskustvo je pokazalo da je provedba takvog postupka na nacionalnoj razini često otežana i podložna raznim nacionalnim zahtjevima, koji nisu dovoljno transparentni ili se često ponavljaju. Zbog toga taj postupak predstavlja veliku prepreku osnivanju novih željezničkih prijevoznika, naročito u teretnom sektoru. Stoga valja poduzeti korake kako bi se pojasnili i pojednostavili postupci za izdavanje dozvola za vozila. Prvo, potrebno je uspostaviti opće načelo, da je jedna dozvola dovoljna za čitavu željezničku mrežu Zajednice. Drugo, postupak za izdavanje dozvola vozila koja su u skladu s TSI-jem, morao bi biti jednostavniji i brži nego onaj u slučaju vozila koja nisu u skladu s TSI-jem. Treće, potrebno je primijeniti načelo uzajamnog priznavanja kada god je to moguće: kada je vozilo već stavljeno u promet u jednoj državi članici, druga država članica ne bi trebala upućivati na nacionalne propise i time postavljati nepotrebne zahtjeve i provjere, osim ako su isti nužni za provjeru tehničke kompatibilnosti vozila s dotičnom mrežom. U tom je smislu potrebno razvrstati nacionalne propise i usporediti ih prema obrascu za provjeru kako bi se utvrdilo do kojeg se opsega nacionalna pravila mogu smatrati istovrijednim u smislu zahtjeva, učinkovitosti i sigurnosti. Četvrto, potrebno je poštivati načelo pravne sigurnosti u pogledu rezultata postupka. U tom bi smislu podnositelju zahtjeva trebalo biti dopušteno staviti vozilo u promet ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ne donese odluku u utvrđenom roku. Takva bi dozvola bila moguća samo ako je vozilo već odobreno u drugoj državi članici. Pored toga, takvo bi vozilo pod svojom punom odgovornošću mogli koristiti samo željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, koji posjeduju dozvolu u skladu s Direktivom 2004/49/EZ.

(43) Postupak izdavanja dozvole za vozila koja su u skladu s TSI-jem razlikuje se od postupka za vozila koji nisu u skladu s TSI-jem. U nekim slučajevima izbor postupka nije jednostavan. Vozila za koja je utvrđeno da su u skladu s TSI-jem trebala bi biti ona vozila kod kojih su svi mjerodavni TSI-ji stupili na snagu, uključujući barem TSI željezničkih vozila. To bi značilo da je značajan dio temeljnih zahtjeva utvrđen. Na primjer, lokomotive do početka važenja konvencionalnih TSI-ja lokomotiva, smatraju se vozilima koja nisu u skladu s TSI-jem, čak i ako su možda u skladu s ostalim relevatnim TSI-jima, koji su valjani u trenutku njihovog stavljanja u promet.

▼B

(44) Ako određeni tehnički aspekti koji odgovaraju temeljnim zahtjevima ne mogu biti izričito pokriveni TSI-jem, oni su u prilogu TSI-ju navedeni kao otvorena pitanja. Kada je vozilo koje je su skladu s TSI-jem već dobilo dozvolu u jednoj državi članici, u dodatnim bi se dozvolama u obzir trebala uzimati samo otvorena pitanja, koja se odnose na tehničku kompatibilnost vozila i mreže.

(45) Popis parametara koje valja provjeriti zajedno sa stavljanjem u promet vozila koja nisu u skladu s TSI-jem, ključan je za postizanje interoperabilnosti željezničkih sustava, naročito u pogledu postojećih vozila. U tom se popisu uzima u obzir iskustvo na ograničenom broju mreža. Stoga je nužno da Europska agencija za željeznice pregleda parametre iz Priloga VII i Komisiji da odgovarajuće preporuke.

(46) „EZ” postupak provjere trebao bi se temeljiti na TSI-jima. Ti TSI-ji podliježu odredbama članka 18. Direktive 93/38/EEZ. Prijavljena tijela koja su odgovorna za provjeru postupaka ocjene sukladnosti i prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova, te postupka ocjene podsustava, moraju, naročito u nedostatku europskih specifikacija, što je moguće tješnje usklađivati svoje odluke.

(47) Prijavljena bi tijela trebala biti organizirana tako da ispunjavaju kriterije koji se moraju primjenjivati na takvu vrstu tijela u svim sektorima novog pristupa tehničkom usklađivanju i provjeri usklađenosti, naročito kriterije koji se odnose na neovisnost i sposobnost.

(48) TSI-ji se revidiraju u redovitim vremenskim razmacima. Ako se otkriju pogreške, potrebno je uspostaviti brzi *ad hoc* postupak i to tako da se u okviru odbora najprije postigne dogovor o privremenom popravku, nakon čega ga Agencija objavljuje. Time će se svim zainteresiranim subjektima, uključujući industriju, prijavljena tijela i vlasti, omogućiti ranija uporaba tog popravka, do službene provjere TSI-ja od strane Komisije. Kako bi se izbjegla zabuna sa službenim ispravcima Komisije, koristit će se izraz tehničko mišljenje. Taj je postupak u skladu s mandatom koji je Komisija donijela u Odluci od 13. srpnja 2007. o okvirnom mandatu Europske agencije za željeznice za provođenje određenih aktivnosti iz Direktive 96/48/EZ i 2001/16/EZ. Međutim, ako bude potrebno izmijeniti TSI zbog važne ili ključne pogreške, mora se primijeniti postupak revizije.

(49) Definicija „upravitelja” trebala bi biti što je moguće bliža definiciji iz Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu iz 1999. (COTIF). Mnogo subjekata se može nazvati upraviteljem vozila, kao što su vlasnik, poduzeće koje posluje voznim parkom vagona, poduzeće koje daje vozila u najam željezničkom prijevozniku, željeznički prijevoznik ili upravitelj željezničke infrastrukture koji koristi vozila za održavanje svoje infrastrukture. Ti subjekti imaju kontrolu nad vozilom u pogledu njegovog korištenja kao sredstva prijevoza željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture. Kako bi se izbjegla svaka dvojba, upravitelj se mora jasno odrediti u nacionalnim registrima vozila.

▼B

(50) Mjere koje su potrebne za provedbu ove Direktive trebaju se donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji ([1]).

(51) Komisiji naročito treba dodijeliti ovlasti za donošenje i ažuriranje TSI-ja. Budući da su takve mjere općeg opsega i namijenjene izmjenama elemenata ove Direktive, koji ne pripadaju ključnima, a koje se, *inter alia*, provode dopunjavanjem istim takvim elementima, njih je potrebno donijeti u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 5.a Odluke 1999/468/EZ.

(52) Kada iz hitnih razloga nije moguće poštivati uobičajene vremenske rokove za regulatorne postupke uz pregled, Komisiji bi trebalo omogućiti primjenu hitnog postupka iz članka 5.a stavka 6. Odluke 1999/468/EZ za donošenje mjera namijenjenih izmjenama elemenata ove Direktive, koji ne pripadaju ključnima, a koje se provode njihovim dopunjavanjem TSI-jima ili njihovim izmjenama.

(53) Budući da države članice ne mogu u dovoljnoj mjeri postići cilj ove Direktive, odnosno interoperabilnost unutar željezničkog sustava na razini Zajednice, s obzirom da pojedinačne države članice nisu u poziciji donositi potrebne mjere za ostvarivanje te interoperabilnosti, te se ona stoga može bolje postići na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti iz članka 5. Ugovora. U skladu s načelom razmjernosti iz navedenog članka, ta Direktiva ne prelazi okvire onoga što je potrebno za postizanje tog cilja.

(54) U skladu s točkom 34. Međuinstitucionalnog sporazuma o boljem zakonodavstvu ([2]) države članice se potiče na sastavljanje i objavljivanje svojih vlastitih tablica, za svoje potrebe i u interesu Zajednice, a kojima će, koliko to bude moguće, biti prikazan odnos između ove Direktive i mjera za prijenos u nacionalno zakonodavstvo.

(55) Obveza prenošenja ove Direktive u nacionalno zakonodavstvo morala bi biti ograničena na one odredbe koje predstavljaju znatnu promjenu u odnosu na prijašnje Direktive. Obveza prenošenja odredbi koje nisu izmijenjene proizlazi iz prethodnih Direktiva.

(56) Stoga je potrebno staviti izvan snage članak 14. Direktive 2004/49/EZ te Direktive 96/48/EZ i 2001/16/EZ,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

([1]) SL L 184, 17.7.1999., str. 23. Odluka kako je izmijenjena Odlukom 2006/512/EZ (SL L 200, 22.7.2006., str. 11.).
([2]) SL C 321, 31.12.2003., str. 1.

▼B

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Svrha i područje primjene

1. Svrha je ove Direktive uspostaviti uvjete koji se moraju ispuniti radi ostvarivanja interoperabilnosti unutar željezničkog sustava na području Zajednice, na način koji je sukladan odredbama Direktive 2004/49/EZ. Ti se uvjeti odnose na projektiranje, izgradnju, stavljanje u promet, modernizaciju, obnovu, rad i održavanje dijelova tog sustava, kao i stručnu usposobljenost te zdravstvene i sigurnosne uvjete osoblja koje doprinosi njegovom radu i održavanju.

2. Ostvarivanje ovog cilja mora dovesti do utvrđivanja optimalne razine tehničke usklađenosti te omogućiti:

(a) olakšavanje, poboljšanje i razvoj međunarodnog željezničkog prijevoza unutar Europske unije i s trećim zemljama;

(b) doprinijeti postupnom oblikovanju unutarnjeg tržišta opreme i usluga za izgradnju, obnovu, modernizaciju i rad željezničkog sustava unutar Zajednice;

(c) doprinijeti interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice.

3. Države članice mogu izuzeti iz mjera koje donesu tijekom provedbe ove Direktive:

(a) podzemne željeznice, tramvaje i druge sustave lake željeznice;

(b) mreže koje su funkcionalno odvojene od ostatka željezničkog sustava i koje su predviđene samo za provođenje lokalnog, gradskog ili prigradskog putničkog prometa, kao i željezničke prijevoznike koji obavljaju promet isključivo na tim mrežama;

(c) željezničku infrastrukturu u privatnom vlasništvu i vozila koja se isključivo koriste na takvoj infrastrukturi koju isključivo koristi njezin vlasnik za vlastiti prijevoz robe;

(d) infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalnu, povijesnu ili turističku uporabu.

4. Područje primjene TSI-ja postupno se proširuje u skladu s člankom 8. na čitav željeznički sustav, ukjučujući kolosiječni pristup terminalima i glavnim objektima u pristaništima, koja koriste ili koja mogu koristiti više korisnika, ne dovodeći u pitanje odstupanja od primjene TSI-ja kako je navedeno u članku 9.

▼B

Članak 2.

Definicije

U smislu ove Direktive:

(a) „transeuropski željeznički sustav” znači transeuropska mreža konvencionalnih željezničkih pruga i transeuropski željeznički sustavi velikih brzina, opisani u Prilogu I. točkama 1. i 2.;

(b) „interoperabilnost” znači mogućnost željezničkog sustava da osigura siguran i neprekinuti promet vlakova kojim se postižu potrebne razine iskorištenosti tih pruga. Ta se mogućnost temelji na svim regulatornim, tehničkim i operativnim uvjetima koji se moraju ispuniti kako bi se zadovoljili temeljni zahtjevi;

(c) „vozilo” znači željezničko vozilo koje na svojim vlastitim kotačima vozi po željezničkim prugama, s vučom ili bez nje. Vozilo se sastoji od jednog ili više konstrukcijskih i funkcionalnih podsustava ili dijelova takvih podsustava.

(d) „mreža” znači pruge, kolodvori, terminali i sve vrste stabilnih postrojenja potrebnih za osiguranje sigurnog i neprekinutog prometa željezničkim sustavom;

(e) „podsustav” znači rezultat podjele željezničkih sustava, kako je prikazano u Prilogu II. Ti podsustavi, za koje je potrebno utvrditi temeljne zahtjeve, mogu biti konstrukcijski i funkcionalni;

(f) „interoperabilni sastavni dijelovi” znači sve osnovne sastavnice, skupina komponenata, podsklop ili cjelovit sklop opreme, koja je ugrađena ili koju se namjerava ugraditi u podsustav o kojem, izravno ili neizravno, ovisi interoperabilnost željezničkog sustava. Pojam „sastavni dio” obuhvaća opipljive i neopipljive predmete kao što je programska podrška;

(g) „temeljni zahtjevi” znači svi uvjeti opisani u Prilogu III. koji moraju ispunjavati željeznički sustav, podsustavi i interoperabilni sastavni dijelovi, uključujući sučelja;

(h) „Europska specifikacija” znači zajednička tehnička specifikacija, europska tehnička suglasnost ili nacionalni standard kojim se prenosi europski standard, kako je utvrđeno u Prilogu XXI. Direktivi 2004/17/EZ;

(i) „tehnička specifikacija za interoperabilnost” (TSI), znači specifikacija donesena u skladu s ovom Direktivom, kojom je obuhvaćen svaki podsustav ili dio podsustava, kako bi se ispunili temeljni zahtjevi i osigurala inteoperabilnost željezničkog sustava;

(j) „prijavljena tijela” znači tijela odgovorna za ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu interoperabilnih sastavnih dijelova ili za ocjenjivanje postupka za „EZ” provjeru podsustava;

▼B

(k) „osnovni parametri” znači svaki regulatorni, tehnički ili operativni uvjet koji je od ključne važnosti za interoperabilnost i utvrđen je u relevantnim TSI-jima;

(l) „poseban slučaj” znači svaki dio željezničkog sustava za koji su u TSI-jima potrebne posebne privremene ili konačne odredbe zbog geografskih, topografskih ili urbanističkih ograničenja ili takve koji utječu na kompatibilnost s postojećim sustavom. To može naročito uključivati željezničke pruge i mreže izdvojene od ostatka mreže Zajednice, tovarni profil, širinu kolosijeka ili prostor između tračnica, te željeznička vozila, koja su namijenjena isključivo za lokalnu, regionalnu ili povijesnu uporabu, kao i željeznička vozila podrijetlom iz trećih zemalja ili namijenjena njima;

(m) „modernizacija” znači svaka veća preinaka podsustava ili dijela podsustava koja povećava cjelokupne radne karakteristike podsustava;

(n) „obnova” znači svaka veća izmjena na podsustavu ili dijelu podsustava koja ne mijenja cjelokupne radne karakteristike podsustava;

(o) „postojeći željeznički sustav” znači struktura koju čine pruge i stabilna postrojenja postojećeg željezničkog sustava i željeznička vozila svih kategorija i podrijetla za vožnju po toj infrastrukturi;

(p) „zamjena u okviru održavanja” znači svaka izmjena komponenata u okviru preventivnog ili korektivnog održavanja dijelovima s istom funkcijom i radnim karakteristikama;

(q) „stavljanje u promet” znači sve aktivnosti kojima se podsustav ili vozilo stavlja u stanje projektiranog rada;

(r) „naručitelj” znači svaki javni ili privatni subjekt koji naručuje projektiranje i/ili izgradnju, obnovu ili modernizaciju podsustava. Taj subjekt može biti željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture, upravitelj ili koncesionar koji je odgovoran za provođenje projekta;

(s) „posjednik” znači osoba ili subjekt, koji je vlasnik vozila ili ima pravo upotrebljavati ga, koristiti ga kao prijevozno sredstvo, te je kao takav registriran u nacionalnom registru vozila iz članka 33.;

(t) „projekt u kasnijoj fazi razvoja” znači svaki projekt čija je faza planiranja/izgradnje dostigla točku kada bi promjena tehničkih specifikacija bila neprihvatljiva dotičnoj državi članici. Takva prepreka može po svojoj naravi biti od pravnog, ugovornog, gospodarskog, financijskog, socijalnog ili okolišnog značaja te treba biti primjereno utemeljena;

▼B

(u) „usklađeni standard” znači svaki europski standard koji je donijelo jedno od europskih tijela za standardizaciju navedenih u Prilogu I. Direktivi 98/34/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 22. lipnja 1998. o utvrđivanju postupka pružanja informacija u području tehničkih norma i propisa i pravila za usluge informatičkog društva ([1]), u vezi s mandatom Komisije sastavljenim u skladu s postupkom iz članka 6. stavka 3. te Direktive, koji sam po sebi ili zajedno s ostalim standardima daje rješenje za sukladnost s pravnom odredbom;

(v) „nacionalno tijelo nadležno za sigurnost” znači tijelo za sigurnost kako je određeno u članku 3. točke (g) Direktive 2004/49/EZ;

(w) „tip” znači tip vozila koji određuje osnovne značajke projekta vozila, kako su obuhvaćene jedinstvenom potvrdom o tipskom ispitivanju opisanom u modulu B Odluke 93/465/EEZ;

(x) „serija” znači broj identičnih vozila tipa projekta;

(y) „Agencija” znači Europska agencija za željeznice, kako je osnovana Uredbom (EZ) br. 881/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o osnivanju Europske agencije za željeznice (Uredba o Agenciji) ([2]);

(z) „subjekt zadužen za održavanje” znači subjekt koji je zadužen za održavanje vozila i koji je kao takav registriran u nacionalnom registru vozila.

Članak 3.

Ukupna kompatibilnost

1. Ova Direktiva za svaki podsustav sadrži odredbe o interoperabilnim sastavnim dijelovima, sučeljima i postupcima, kao i uvjetima za ukupnu kompatibilnost željezničkog sustava koji su potrebni za postizanje interoperabilnosti.

2. Odredbe ove Direktive primjenjuju se ne dovodeći u pitanje bilo koju drugu mjerodavnu odredbu Zajednice. Međutim, za ispunjavanje temeljnih zahtjeva ove Direktive u slučaju interoperabilnih sastavnih dijelova, uključujući i sučelja, potrebno je primjenjivati i pojedinačne europske specifikacije izrađene s tom namjenom.

([1]) SL L 204, 21.7.1998., str. 37. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom Vijeća 2006/96/EZ (SL L 363, 20.12.2006., str. 81.).
([2]) SL L 164, 30.4.2004., str. 1. Ispravljeno u SL L 220 21.6.2004., str. 3.

▼B

Članak 4.

Temeljni zahtjevi

1. Željeznički sustav, podsustavi i interoperabilni sastavni dijelovi, uključujući sučelja, moraju ispunjavati mjerodavne temeljne zahtjeve.

2. Dodatne tehničke specifikacije, navedene u članku 34. Direktive 2004/17/EZ, koje su potrebne za nadopunjavanje europskih specifikacija ili drugih standarda koji se koriste u Zajednici, ne smiju biti u suprotnosti s temeljnim zahtjevima.

POGLAVLJE II.

TEHNIČKE SPECIFIKACIJE ZA INTEROPERABILNOST (TSI)

Članak 5.

Sadržaj TSI-ja

1. Svaki podsustav mora biti obuhvaćen jednim TSI-jem. Po potrebi, podsustav može biti obuhvaćen s nekoliko TSI-ja i jedan TSI može obuhvaćati nekoliko podsustava. Odluka o razvoju ili pregledu TSI-ja i odabir njezinog tehničkog i geografskog područja primjene zahtijeva mandat u skladu s člankom 6. stavkom 1.

2. Podsustavi moraju biti u skladu s TSI-jima koji su na snazi u trenutku njihovog stavljanja u promet, modernizacije ili obnove, u skladu s ovom Direktivom. Ta se usklađenost za vrijeme uporabe svakog sustava mora stalno održavati.

3. Svaki TSI mora, u opsegu potrebnom za ostvarivanje ciljeva navedenih u članku 1.:

(a) navesti predviđeno područje primjene (dio mreže ili vozila iz Priloga I.; podsustav ili dio podsustava iz Priloga II.);

(b) utvrditi temeljne zahtjeve za svaki dotični podsustav i njegova sučelja u odnosu na druge podsustave;

(c) uspostaviti funkcionalne i tehničke specifikacije koje podsustav i njegova sučelja moraju ispunjavati u odnosu na druge podsustave. U slučaju potrebe te se specifikacije mogu razlikovati u odnosu na korištenje podsustava, na primjer u odnosu na kategorije pruga, čvorišta i/ili vozila iz Priloga I.;

(d) odrediti interoperabilne sastavne dijelove i sučelja, koji moraju biti obuhvaćeni europskim specifikacijama, uključujući europske standarde, koji su potrebni za postizanje interoperabilnosti unutar željezničkog sustava;

▼B

(e) za svaki razmatrani slučaj navesti postupke za ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu s jedne strane, ili „EZ” provjere podsustava s druge strane. Ti se postupci moraju temeljiti na modulima utvrđenim u Odluci 93/465/EEZ;

(f) navesti strategiju za provođenje TSI-ja. Naročito je potrebno utvrditi faze za izvođenje postupnog prijelaza iz postojećeg stanja u konačno stanje kada sukladnost s TSI-jima postaje norma;

(g) navesti uvjete stručne osposobljenosti, zdravstvene i sigurnosne uvjete na radnome mjestu, koji se zahtijevaju za dotično osoblje pri radu s gore spomenutim sustavom i pri njegovom održavanju, kao i za provođenje TSI-ja.

4. Svaki TSI izrađuje se na temelju pregleda postojećeg podsustava i navodi ciljni podsustav koji je moguće postupno postići u razumnom roku. Sukladno tome, postupno donošenje TSI-ja i sukladnost s istima omogućit će postupno ostvarivanje interoperabilnosti željezničkog sustava.

5. TSI-ji moraju na odgovarajući način sačuvati kompatibilnost postojećeg željezničkog sustava svake države članice. S tim je ciljem moguće za svaki TSI predvidjeti posebne slučajeve kako s obzirom na infrastrukturu, tako i na vozila; posebna se pozornost mora posvetiti tovarnom profilu, širini kolosijeka ili prostoru između kolosijeka i vozila podrijetlom iz trećih zemalja ili koji su njima namijenjeni. Za svaki poseban slučaj, TSI-jima se određuju provedbeni propisi za elemente TSI-ja, koji su navedeni u stavku 3. točkama (c) do (g).

6. Ako određeni tehnički aspekti koji odgovaraju temeljnim zahtjevima ne mogu biti izričito obuhvaćeni TSI-jem, oni se moraju jasno naznačiti u Prilogu TSI-ju kao otvorena pitanja. Na te se aspekte primjenjuje članak 17. stavak 3.

7. TSI-ji ne smiju biti u suprotnosti s odlukama država članica u vezi s korištenjem infrastrukture za promet željezničkih vozila koji nije obuhvaćem TSI-jima.

8. TSI-ji mogu izravno i jasno upućivati na europske ili međunarodne standarde ili specifikacije ili tehničku dokumentaciju koju objavi Agencija, ako je to nužno potrebno radi postizanja ciljeva ove Direktive. U takvom se slučaju takvi standardi ili specifikacije (ili njihovi mjerodavni dijelovi) ili tehnička dokumentacija smatraju prilozima dotičnim TSI-jima i smatraju se obveznim od trenutka kada TSI stupi na snagu. U nedostatku takvih standarda, specifikacija ili tehničke dokumentacije i do njihove izrade moguće je upućivati na druge, jasno utvrđene normativne dokumente; u takvom slučaju to se odnosi na dokumente koji su lako dostupni i u javnoj uporabi.

▼B

Članak 6.

Donošenje, revizija i objavljivanje TSI-ja

1. Nacrt TSI-ja i njihove kasnije izmjene izrađuje Agencija na temelju mandata Komisije u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3. ove Direktive. One se sastavljaju u skladu s člancima 3. i 12. Uredbe (EZ) br. 881/2004 i u suradnji s radnim skupinama navedenim u tim člancima.

Mjere izrađene radi izmjena elemenata ove Direktive koji ne pripadaju ključnim, a koje se provode njihovim dopunjavanjem TSI-jima ili njihovim izmjenama donose se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 29. stavka 4.

U hitnim slučajevima Komisija može koristiti hitan postupak iz članka 29. stavka 5.

2. Agencija je odgovorna za pripremu revizije i ažuriranje TSI-ja te davanja odgovarajućih preporuka Komisiji, radi uzimanja u obzir tehnološkog razvoja ili društvenih zahtjeva. Komisija o takvim preporukama obavješćuje odbor iz članka 29.

3. Svaki nacrt TSI-ja izrađuje se u dvije faze.

Kao prvo, Agencija utvrđuje osnovne parametre za TSI kao i sučelja s ostalim podsustavima ili po potrebi s drugim specifičnim slučajevima. Za svaki od tih parametara i sučelja predlažu se najodrživija alternativna rješenja, zajedno s tehničkom i gospodarskom opravdanošću.

Drugo, Agencija na temelju tih osnovnih parametara izrađuje nacrte za TSI. Po potrebi, Agencija uzima u obzir tehnički napredak, već obavljen rad na standardizaciji, već uspostavljene radne skupine i priznati istraživački rad. Nacrtima TSI-ja prilaže se ukupna ocjena predviđenih troškova i koristi provođenja TSI-ja; u toj se ocjeni navodi vjerojatni utjecaj na sve uključene operatore i gospodarske subjekte.

4. Radi uspostavljanja i provođenja najodrživijih rješenja, pri izradi nacrta, donošenju i reviziji svih TSI-ja (uključujući i osnovne parametre) u obzir se uzimaju predviđeni troškovi i koristi svih tehničkih rješenja, zajedno s njihovim sučeljima. Države članice sudjeluju u toj ocjeni davanjem potrebnih podataka.

▼B

5. Potrebno je redovito obavješćivati odbor iz članka 29. o pripremnim radovima na izradi TSI-ja. Tijekom tog rada Komisija može na zahtjev odbora oblikovati sva pozivanja ili korisne preporuke koje se tiču izrade TSI-ja i analize troškova i koristi. Komisija naročito može, na zahtjev države članice, naložiti ispitivanje alternativnih rješenja i navođenje procjene troškova i koristi tih alternativnih rješenja u izvješću, koje je priloženo nacrtu TSI-ja.

6. Po donošenju svakog TSI-ja, datum njegovog stupanja na snagu određuje se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 29. stavka 4. Ako je zbog tehničke kompatibilnosti potrebno istodobno stavljanje u promet različitih podsustava, datumi stupanja na snagu dotičnih TSI-ja moraju također biti isti.

7. Pri izradi, donošenju i reviziji TSI-ja potrebno je voditi računa o mišljenju korisnika u pogledu značajki koje imaju izravan utjecaj na uvjete u kojima oni koriste te podsustave. U tu se svrhu u fazi izrade i revizije TSI-ja Agencija savjetuje s predstavničkim udrugama i tijelima korisnika. Izvješće o rezultatima tog savjetovanja prilaže se nacrtu TSI-ja.

Popis udruga i tijela s kojima se potrebno savjetovati sastavlja Komisija nakon savjetovanja s odborom u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 29. stavka 2., a moguće ga je na zahtjev države članice ili na inicijativu Komisije ponovno ispitati i ažurirati.

8. Pri izradi i reviziji TSI-ja uzima se u obzir mišljenje socijalnih partnera u vezi s uvjetima iz članka 5. stavka 3. točke (g).

U tu se svrhu savjetuje sa socijalnim partnerima prije podnošenja nacrta TSI-ja odboru iz članka 29. na donošenje ili reviziju.

Socijalni se partneri u tu svrhu savjetuju u okviru Odbora za sektorski dijalog, osnovanog u skladu s Odlukom Komisije 98/500/EZ od 20. svibnja 1998. o osnivanju Odbora za sektorski dijalog između socijalih partnera na europskoj razini ([1]). Socijalni partneri svoje mišljenje daju u roku od tri mjeseca.

9. Kada revizija TSI-ja vodi do promjene zahtjeva, novom se verzijom TSI-ja mora osigurati kompatibilnost s podsustavima stavljenima u promet u skladu s prethodnim verzijama TSI-ja.

([1]) SL L 225, 12.8.1998., str. 27. Odluka kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1792/2006 (SL L 362, 20.12.2006., str. 1.).

▼B

Kada je iz opravdanih razloga sigurnosti ili interoperabilnosti potrebno izdavanje nove dozvole, obnova ili modernizacija tih podsustava, potrebno je utvrditi odgovarajuće rokove u TSI-jima, ili po potrebi, od strane države članice.

10. Komisija objavljuje TSI-je u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 7.

Manjkavosti u TSI-jima

1. Ako se nakon donošenja ispostavi da TSI u potpunosti ne ispunjava temeljne zahtjeve, moguće je, na zahtjev države članice ili na inicijativu Komisije, savjetovati se s odborom iz članka 29.

Komisija od Agencije može zatražiti tehničko mišljenje. Komisija zajedno s odborom analizira tehničko mišljenje.

2. Ako je potrebno izmijeniti TSI zbog manje pogreške, a to ne opravdava neodložnu reviziju, Komisija može preporučiti uporabu tehničkog mišljenja do revizije TSI-ja u skladu s člankom 6. stavkom 1. U tom slučaju Agencija objavljuje tehničko mišljenje.

3. Ako je potrebno izmijeniti TSI zbog važne ili ključne pogreške, potrebno je odmah primijeniti postupak revizije iz članka 6. stavka 1.

Članak 8.

Proširenje područja primjene TSI-ja

1. Komisija u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3. donosi jedan ili više mandata, čiji je cilj razvoj novih TSI-ja i/ili revizija već donesenih TSI-ja, radi uzimanja u obzir pruga i vozila koji još nisu obuhvaćeni.

2. U prvom se takvom mandatu označava prva skupina novih TSI-ja i/ili izmjene TSI-ja, koje se moraju donijeti do siječnja 2012., ne dovodeći u pitanje članak 5. stavak 5. u pogledu mogućnosti donošenja odredbi za posebne slučajeve i ne dovodeći u pitanje članak 9. kojim se dozvoljavaju odstupanja u određenim okolnostima. Taj prvi mandat izrađuje se na temelju preporuke Agencije u pogledu određivanja novih TSI-ja koje valja razviti i/ili postojećih TSI-ja koje valja izmijeniti u smislu očekivane isplativosti svake predložene mjere i na temelju načela razmjernosti mjera koje se poduzimaju na razini Zajednice. U tu se svrhu odgovarajuća pozornost mora posvetiti Prilogu I. točki 4. i potrebnoj ravnoteži između ciljeva nesmetanog prometa vlakova i tehničke usklađenosti s jedne strane i dotičnog transeuropskog, nacionalnog, regionalnog ili lokalnog prometa s druge strane.

▼B

3. Sve dok proširenje područja primjene TSI-ja ne postane valjano za čitavu željezničku mrežu:

(a) dozvole za stavljanje u promet

— vozila i prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava u vozilu, koji se barem djelomično koriste na dijelu mreže koji još nije uključen u područje primjene TSI-ja, s obzirom na taj dio mreže,

— podsustava infrastrukture, energije, prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava uz prugu na dijelovima mreže koji još nisu uključeni u područje primjene TSI-ja,

dodjeljuju se u skladu s nacionalnim propisima iz članka 8. Direktive 2004/49/EZ, ili kada je to primjenjivo, iz članka 17. stavka 3. ove Direktive;

(b) dozvole za stavljanje u promet vozila koja će se povremeno koristiti na dijelovima mreže koji još nisu uključeni u područje primjene TSI-ja, s obzirom na taj dio mreže, dodjeljuju se u skladu s člancima 21. i 27. i nacionalnim propisima iz članka 8. Direktive 2004/49/EZ, ili kada je to primjenjivo, iz članka 17. stavka 3. ove Direktive.

4. Država članica na projekte u kasnijoj fazi razvoja ili na projekte koji su predmet ugovora koji se izvršava kada se relevantna skupina TSI-ja objavljuje ne treba primjenjivati nove ili revidirane TSI-je donesene u skladu sa stavkom 2.

Članak 9.

Odstupanja

1. U nedostatku mjerodavnih posebnih slučajeva, država članica ne treba primjenjivati jedan ili više TSI-ja u sljedećim slučajevima:

(a) za predloženi novi podsustav, za obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava ili za bilo koji element iz članka 1. stavka 1. u kasnijoj fazi razvoja ili koji je predmet ugovora u tijeku izvođenja kada se ti TSI-ji objavljuju;

(b) za svaki projekt koji se odnosi na obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava, kada tovarni profil, širina kolosijeka, prostor između kolosijeka ili elektrifikacijski napon u tim TSI-jima nisu usklađeni s onima postojećeg podsustava;

(c) za predloženi novi podsustav, za predloženu obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava na području one države članice, čija je željeznička mreža odvojena ili izolirana morem ili kao rezultat posebnih zemljopisnih uvjeta od željezničke mreže ostatka Zajednice;

(d) za svaku predloženu obnovu, nadogradnju ili modernizaciju postojećeg podsustava, u slučaju kada bi primjena tih TSI-ja štetila gospodarskoj održivosti projeka i/ili kompatibilnosti željezničkog sustava u toj državi članici;

▼B

(e) ako nakon nesreće ili prirodne katastrofe uvjeti za brzu obnovu mreže u gospodarskom ili tehničkom smislu ne dopuštaju djelomičnu ili potpunu primjenu odgovarajućih TSI-ja;

(f) za vozila podrijetlom iz trećih zemalja ili koji su njima namijenjeni, a u kojima je širina kolosijeka drukčija od širine kolosijeka na glavnoj željezničkoj mreži Zajednice.

2. U slučajevima iz stavka 1., dotična država članica šalje Komisiji dokumentaciju u kojoj se nalaze podaci navedeni u Prilogu IX. Komisija analizira mjere koje predlaže država članica i o tome obavješćuje odbor iz članka 29.

3. U slučaju iz stavka 1. točke (a), unutar razdoblja od jedne godine od stupanja na snagu svakog TSI-ja, država članica Komisiji dostavlja popis projekata koji se provode na njezinom području, a koji su u kasnijoj fazi razvoja.

4. U slučajevima iz stavka 1. točaka (a), (c) i (e), Komisija provjerava sukladnost dokumentacije i obavješćuje države članice o rezultatima svoje analize. Po potrebi se izrađuje preporuka u vezi sa specifikacijama koje treba primijeniti. Države članice mogu bez odlaganja primijeniti alternativne odredbe iz Priloga IX.

5. U slučajevima iz stavka 1. točaka (b), (d) i (f), Komisija u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3. odlučuje hoće li prihvatiti zahtjev za odstupanje. U slučaju iz stavka 1. točke (b) odluka Komisije ne obuhvaća tovarni profil i širinu kolosijeka. Komisija svoju odluku donosi u roku od šest mjeseci od postavljanja zahtjeva kojemu je priložena ukupna dokumentacija. U nedostatku takve odluke, zahtjev se smatra prihvaćenim. Do donošenja odluke Komisije, u slučaju iz stavka 1. točke (f), država članica može primijeniti alternativne odredbe iz Priloga IX.

6. Sve države članice moraju biti obaviještene o rezultatima analize i rezultatu postupka utvrđenog u stavcima 4. i 5.

POGLAVLJE III.

INTEROPERABILNI SASTAVNI DIJELOVI

Članak 10.

Stavljanje interoperabilnih sastavnih dijelova na tržište

1. Države članice poduzimaju sve potrebne korake kako bi se interoperabilni sastavni dijelovi:

(a) stavili na tržište samo ako omogućuju postizanje interoperabilnosti unutar željezničkog sustava uz istodobno ispunjavanje temeljnih zahtjeva;

(b) koristili u području uporabe, koje im je namijenjeno, te na primjeren način ugradile i održavale.

Te odredbe ne smiju ometati stavljanje tih sastavnih dijelova na tržište za druge načine uporabe.

▼B

2. Države članice na svom području i na temelju ove Direktive ne smiju zabranjivati, ograničavati ili ometati stavljanje interoperabilnih sastavnih dijelova na tržište za uporabu u željezničkom sustavu, ako su one u skladu s ovom Direktivom. Naročito ne smiju zahtijevati preglede koji su već izvršeni u okviru postupka za dobijanje izjave o sukladnosti „EZ" ili prikladnosti za uporabu, čiji su elementi navedeni u Prilogu IV.

Članak 11.

Sukladnost ili prikladnost za uporabu

1. Države članice smatraju one interoperabilne sastavne dijelove, za koje postoji izjava o sukladnosti „EZ" ili prikladnosti za uporabu, sukladnim s osnovnim zahtjevima ove Direktive.

2. Svi interoperabilni sastavni dijelovi podliježu postupku ocjenjivanja sukladnosti i prikladnosti za uporabu iz određenog TSI-ja i moraju biti popraćeni odgovarajućom potvrdom.

3. Države članice smatraju da interoperabilni sastavni dio ispunjava temeljne zahtjeve ako je u skladu s uvjetima utvrđenim u odgovarajućem TSI-ju ili odgovarajućim europskim specifikacijama izrađenima radi usklađivanja s tim uvjetima.

4. Rezervni dijelovi za podsustave koji su već u prometu kada odgovarajući TSI stupi na snagu, mogu se ugraditi u te podsustave bez da podliježu postupku iz stavka 2.

5. U TSI-jima je moguće predvidjeti prijelazno razdoblje za željezničke proizvode koji su u tim TSI-jima utvrđeni kao interoperabilni sastavni dijelovi koji su već stavljeni na tržište u trenutku stupanja na snagu TSI-ja. Takvi sastavni dijelovi moraju ispunjavati zahtjeve iz članka 10. stavka 1.

Članak 12.

Neusklađenost europske specifikacije s temeljnim zahtjevima

Kada se državi članici ili Komisiji učini da specifikacije koje se koriste izravno ili neizravno za postizanje ciljeva ove Direktive, ne ispunjavaju temeljne zahtjeve, o tome se mora obavijestiti odbor iz članka 29., a Komisija donosi najprimjereniju mjeru, odnosno:

(a) djelomično ili potpuno povlačenje dotičnih specifikacija iz publikacija koje ih sadrže, odnosno njihove izmjene nakon savjetovanja s odborom osnovanim na temelju Direktive 98/34/EZ, kada to uključuje europske standarde, ili

(b) reviziju TSI-ja u skladu s člankom 7.

▼B

Članak 13.

Potupak za izjavu o sukladnosti „EZ” ili prikladnosti za uporabu

1. Za uspostavljanje izjave o sukladnosti „EZ” ili prikladnosti interoperabilnih sastavnih dijelova za uporabu, proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik s poslovnim nastanom u Zajednici primjenjuje odredbe utvrđene u mjerodavnim TSI-jima.

2. Kada se to nalaže u odgovarajućem TSI-ju, ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti interoperabilnih sastavnih dijelova za uporabu obavlja prijavljeno tijelo, kod kojeg je proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik u Zajednici podnio zahtjev.

3. Ako interoperabilni sastavni dijelovi podliježu drugim direktivama Zajednice kojima su obuhvaćeni drugi aspekti, u takvim se slučajevima u izjavi o sukladnosti „EZ” ili prikladnosti za uporabu navodi da interoperabilni sastavni dijelovi također ispunjavaju uvjete tih drugih direktiva.

4. Ako niti proizvođač niti njegov ovlašeni zastupnik s poslovnim nastanom u Zajednici nisu ispunili obveze koje proizlaze iz stavaka 1. i 3., te je obveze dužna ispuniti ona osoba koja interoperabilne sastavne dijelove stavlja na tržište. U smislu ove Direktive jednake obveze primjenjuju za sve one koji sklapaju interoperabilne sastavne dijelove ili dijelove interoperabilnih sastavnih dijelova različitog podrijetla ili koji proizvode interoperabilne sastavne dijelove za vlastitu uporabu.

5. Ne dovodeći u pitanje odredbe članka 14.:

(a) u svakom slučaju gdje država članica ustanovi da je izjava o sukladnosti „EZ” nepropisno sastavljena, ona od proizvođača ili njegovog ovlaštenog zastupnika s poslovnim nastanom u Zajednici zahtijeva da iznova uspostavi sukladnost interoperabilnih sastavnih dijelova i da prestane s kršenjem prema uvjetima utvrđenima u toj državi članici;

(b) ako neusklađenost i dalje traje, država članica poduzima sve odgovarajuće korake kako bi ograničile ili zabranile stavljanje dotičnog interoperabilnog sastavnog dijela na tržište ili se pobrinule da se on ukloni s tržišta u skladu s postupcima predviđenima u članku 14.

Članak 14.

Neusklađenost interoperabilnih sastavnih dijelova s temeljnim zahtjevima

1. Kada država članica ustanovi da interoperabilni sastavni dio s izjavom o sukladnosti „EZ” ili prikladnosti za uporabu stavljen na tržište vjerojatno neće ispunjavati temeljne zahtjeve kada ga se bude koristilo kako je planirano, ona poduzima sve potrebne mjere kako bi ograničila njegovo područje primjene, zabranila njegovu uporabu ili ga povukla s tržišta. Država članica odmah obavješćuje Komisiju o poduzetim mjerama i navodi razloge za svoju odluku, pri čemu naročito naznačava proizlazi li neusklađenost iz:

(a) neispunjavanja temeljnih zahtjeva;

▼B

(b) neispravne primjene europskih specifikacija, kada se upućuje na primjenu takvih specifikacija;

(c) neprimjerenosti europskih specifikacija.

2. Komisija se što je prije moguće savjetuje s dotičnim stranama. Kada nakon savjetovanja Komisija ustanovi opravdanost mjere, ona o tome odmah obavješćuje državu članicu koja je poduzela inicijativu, kao i ostale države članice. Ako Komisija nakon savjetovanja ustanovi neopravdanost mjere, ona o tome odmah obavješćuje državu članicu koja je poduzela inicijativu, kao i proizvođača ili njegovog ovlaštenog zastupnika s poslovnim nastanom u Zajednici. Kada je odluka iz stavka 1. opravdana zbog postojanja raskoraka s europskim specifikacijama, primjenjuje se postupak iz članka 12.

3. Ako interoperabilni sastavni dio s izjavom o sukladnosti „EZ" nije sukladan, nadležna država članica poduzima odgovarajuće mjere protiv onoga tko je sastavio izjavu te o tome obavješćuje Komisiju i ostale države članice.

4. Komisija jamči obavješćivanje država članica o tijeku i rezultatima tog postupka.

POGLAVLJE IV.

PODSUSTAVI

Članak 15.

Postupak za stavljanje u promet

1. Ne dovodeći u pitanje Poglavlje V., svaka država članica odobrava stavljanje u promet onih konstrukcijskih podsustava koji su dio željezničkog sustava koji se nalaze ili rade na njezinom području.

U tu svrhu države članice poduzimaju sve odgovarajuće korake kako bi osigurale da se ti podsustavi mogu staviti u promet samo ako su projektirani, izgrađeni i ugrađeni tako da pri uključivanju u željeznički sustav ispunjavaju odgovarajuće temeljne zahtjeve. One naročito provjeravaju:

— tehničku kompatibilnost tih podsustava sa sustavom u koji se ugrađuju,

— sigurnu integraciju tih podsustava u skladu s člankom 4. stavkom 3. i člankom 6. stavkom 3. Direktive 2004/49/EZ.

2. Svaka država članica prije stavljanja podsustava u promet provjerava jesu li oni sukladni, kada je to primjenjivo, s odgovarajućim odredbama TSI-ja o radu i održavanju.

▼B

3. Nakon što se ti podsustavi stave u promet, obavlja se provjera:

(a) za infrastrukture, u okviru dodjele i nadzora dozvola o sigurnosti u skladu s člankom 11. Direktive 2004/49/EZ;

(b) za vozila, u okviru dodjele i nadzora potvrda o sigurnosti u skladu s člankom 10. Direktive 2004/49/EZ.

U tu se namjenu koriste postupci za ocjenjivanje i provjeru, koji su utvrđeni u konstrukcijskim i funkcionalnim TSI-jima.

Članak 16.

Slobodno kretanje podsustava

Ne dovodeći u pitanje odredbe članka 15. stavka 1., države članice na svom području i na temelju ove Direktive ne smiju zabraniti, ograničiti ili priječiti izgradnju, stavljanje u promet i rad konstrukcijskih podsustava, koji su dio željezničkog sustava i koji ispunjavaju temeljne zahtjeve. One naročito ne smiju zahtijevati preglede koji su već obavljeni:

— u okviru postupka koji vodi do izdavanja izjave „EZ” o provjeri, čiji su elementi navedeni u Prilogu V., ili

— u drugim državama članicama, prije ili nakon stupanja na snagu ove Direktive, kako bi se provjerila sukladnost s istim zahtjevima u istim radnim uvjetima.

Članak 17.

Sukladnost s TSI-jima i nacionalnim propisima

1. Konstrukcijski podsustavi koji čine željeznički sustav i koji imaju izjavu o „EZ” provjeri, u državama se članicama smatraju interoperabilnim i da ispunjavaju temeljne zahtjeve koji se na njih odnose.

2. Provjera interoperabilnosti konstrukcijskog podsustava koji sačinjava željeznički sustav izvodi se u vezi s ispunjavanjem temeljnih zahtjeva upućivanjem na TSI-je, ako postoje.

3. Države članice za svaki podsustav sačinjavaju popis tehničkih propisa koji se koriste za provođenje temeljnih zahtjeva, te ih šalju Komisiji kada:

— ne postoje mjerodavni TSI-ji, ili

— je obaviješteno o odstupanju u skladu s člankom 9., ili

— poseban slučaj zahtijeva primjenu tehničkih pravila koja nisu uključena u odgovarajući TSI.

▼B

O tom se popisu obavješćuje:

— pri svakoj promjeni popisa tehničkih pravila o kojem se u skladu s člankom 16. stavkom 3. Direktive 96/48/EZ i člankom 16. stavkom 3. Direktive 2001/16/EZ moralo obavijestiti do 30. travnja 2005., ili

— nakon što je o odstupanju obaviješteno, ili

— nakon objavljivanja odgovarajućeg TSI-ja.

Tom prilikom države članice također određuju i tijela odgovorna za provođenje postupka provjere iz članka 18. u vezi s tehničkim propisima.

Komisija te informacije šalje Agenciji, koja ih objavljuje.

Na zahtjev Komisije, države članice stavljaju na raspolaganje cjelovit tekst prijavljenih propisa. Kako ne bi došlo do daljnjih prepreka i s obzirom na nastavak razvrstavanja nacionalnih propisa u skladu s člankom 27., Komisija prati uvođenje novih propisa u državama članicama. Ako Komisija bude smatrala da je novi propis sredstvo samovoljne diskriminacije ili prikriveno ograničavanje željezničkog prometa među državama članicama, u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3. donosi se odluka koja se naslovljava na dotičnu državu članicu.

Države članice mogu odlučiti ne prijaviti propise i ograničenja izričito lokalne naravi. U takvim slučajevima države članice takve propise i ograničenja moraju navesti u registrima infrastrukture iz članka 35.

Države članice jamče objavljivanje obvezujućih tehničkih propisa i njihovu dostupnost upraviteljima infrastrukture, željezničkim prijevoznicima i podnositeljima zahtjeva za dozvole za stavljanje u promet na jeziku koji je jasan i razumljiv dotičnim stranama.

Članak 18.

Postupak za izdavanje izjave o „EZ” provjeri

1. Za izdavanje izjave o „EZ” provjeri, podnositelj zahtjeva poziva prijavljeno tijelo koje je odabrao za tu namjenu, da primijeni postupak „EZ” provjere koji je naveden u Prilogu VI. Podnositelj zahtjeva može biti naručitelj ili proizvođač ili njihov ovlašteni zastupnik u Zajednici.

2. Zadatak prijavljenog tijela odgovornog za „EZ” provjeru podsustava počinje u fazi projektiranja i obuhvaća čitavo razdoblje proizvodnje do faze prihvata pred početak stavljanja podsustava u rad. On također obuhvaća i provjeru sučelja dotičnog podsustava sa sustavom u koji se uključuje, na temelju dostupnih podataka iz TSI-ja i registara iz članaka 34. i 35.

▼B

3. Prijavljeno tijelo je odgovorno za sastavljanje tehničke dokumentacije koja se prilaže izjavi o „EZ” provjeri. Ta tehnička dokumentacija mora sadržavati sve potrebne dokumente o značajkama sustava i po potrebi sve dokumente o potvrđivanju sukladnosti interoperabilnog sastavnog dijela. Ona bi također trebala sadržavati sve elemente koji se odnose na uvjete i ograničenja uporabe te upute o servisiranju, stalnom ili rutinskom nadzoru, prilagođavanju i održavanju.

4. Prijavljeno tijelo može izdati privremenu izjavu o provjeri kako bi obuhvatilo određene faze postupka provjere određenih dijelova podsustava. U takvom se slučaju primjenjuje postupak utvrđen u Prilogu VI.

5. Ako je to dopušteno odgovarajućim TSI-jima, prijavljeno tijelo može izdati potvrde o sukladnosti za seriju podsustava ili određenih dijelova tih podsustava.

Članak 19.

Neispunjavanje temeljnih zahtjeva podsustava

1. Ako država članica ustanovi da konstrukcijski podsustav za koji postoji izjava o „EZ” provjeri s priloženom tehničkom dokumentacijom nije u potpunosti u skladu s ovom Direktivom i ako naročito ne ispunjava temeljne zahtjeve, ona može zatražiti dodatne preglede.

2. Država članica koja to zahtijeva bez odlaganja mora obavijestiti Komisiju o svim dodatnim pregledima koje traži te navesti utemeljene razloge za to. Komisija se savjetuje sa zainteresiranim stranama.

3. Država članica koja to zahtijeva mora navesti je li nepotpuno ispunjavanje odredaba Direktive posljedica:

(a) neispunjavanja temeljnih zahtjeva ili TSI-ja ili nepravilne primjene TSI-ja. U tom slučaju Komisija odmah obavješćuje državu članicu u kojoj prebiva osoba koja je sastavila pogrešnu izjavu o „EZ” provjeri i od države članice zahtijeva da poduzme odgovarajuće mjere;

(b) neprimjerenosti TSI-ja. U tom se slučaju primjenjuje postupak izmjena TSI-ja iz članka 7.

Članak 20.

Stavljanje postojećih podsustava u rad nakon obnove ili modernizacije

1. Pri obnovi i modernizaciji, naručitelj ili proizvođač dotičnoj državi članici šalje dokumentaciju o projektu. Država članica tu dokumentaciju razmatra i, uzimajući u obzir strategiju provedbe navedenu u primjenjivom TSI-ju, odlučuje je li opseg radova toliki da je potrebna nova dozvola za stavljanje u rad u smislu ove Direktive.

▼B

Takva nova dozvola za stavljanje u rad zahtijeva se kada god bi predviđeni radovi mogli imati negativan učinak na ukupnu sigurnost podsustava. Ako je potrebna nova dozvola, država članica odlučuje o opsegu primjene TSI-ja na projekt.

Država članica donosi odluku najkasnije četiri mjeseca nakon što podnositelj zahtjeva dostavi potpunu dokumentaciju.

2. Kada se zahtijeva nova dozvola i kada se TSI ne primjenjuje u cijelosti, države članice Komisiji predaju sljedeće podatke:

— razlog zbog čega se TSI ne primjenjuje u cijelosti,

— tehničke značajke koje se primjenjuju umjesto TSI-ja,

— tijela koja su u tom slučaju odgovorna za primjenu postupka provjere iz članka 18.

3. Komisija podatke iz stavka 2. šalje Agenciji, koja ih objavljuje.

POGLAVLJE V.

VOZILA

Članak 21.

Dozvola za stavljanje vozila u promet

1. Prije nego što se počnu upotrebljavati u mreži, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost koje je nadležno za tu mrežu, daje dozvolu za početak prometa tim vozilima, ako u ovom poglavlju nije drugačije utvrđeno.

2. Vozilu koje je sukladno s TSI-jem dodjeljuje se dozvola u skladu s člancima 22. ili 23.

3. Vozilu koje nije sukladno s TSI-jem dodjeljuje se dozvola u skladu s člancima 24. ili 25.

4. Vozilu koje je sukladno s odobrenim tipom vozila dodjeljuje se dozvola u skladu s člankom 26.

5. Dozvola koju izdaje jedna od država članica valjana je u svim državama članicama, ne dovodeći u pitanje odredbe članaka 23. i 25. koje se odnose na dodatne dozvole. Donošenjem određenih nacionalnih propisa ili nacionalnim odredbama kojima se ova Direktiva provodi, države članice pojašnjavaju jesu li potrebne dodatne dozvole u skladu s odgovarajućim odredbama članka 23. u slučaju vozila koja su sukladna s TSI-jem, ili članka 25. u slučaju vozila koja nisu sukladna s TSI-jem.

6. Svi zahtjevi za dozvolama za stavljanje u promet podliježu odluci nadležnog nacionalnog tijela za sigurnost u skladu s člancima 22. i 23., odnosno člancima 24. i 25. U dozvoli za stavljanje u promet mogu biti utvrđeni uvjeti uporabe i ostala ograničenja.

▼B

7. Svaka odluka nadležnog nacionalnog tijela za sigurnost kojom se odbija stavljanje u promet željezničkog vozila mora biti primjereno utemeljena. Podnositelj zahtjeva može, u roku od mjesec dana od primitka negativne odluke, od nadležnog tijela zatražiti reviziju zahtjeva zbog primjereno utemeljenih razloga. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost tada ima dva mjeseca od primitka žalbe da potvrdi, odnosno povuče svoju odluku. U slučaju potvrde negativne odluke, podnositelj zahtjeva može zatražiti da tijelo za žalbe, koje je država članica imenovala u skladu s člankom 17. stavkom 3. Direktive 2004/49/EZ, ponovno pregleda odluku iz primjereno utemeljenih razloga. Države članice za namjenu takvog žalbenog postupka mogu imenovati regulatorno tijelo u skladu s člankom 30. Direktive 2001/14/EZ.

8. U nedostatku odluke nadležnog nacionalnog tijela za sigurnost iz članka 23. stavka 7. i članka 25. stavka 5. u predviđenom roku, smatra se da je stavljanje u promet dotičnog vozila odobreno nakon razdoblja od tri mjeseca po isteku tog roka. Dozvola dobivena na temelju ovog stavka valjana je samo u mreži za koju nacionalno tijelo nadležno za sigurnost nije reagiralo u predviđenom roku.

9. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost koje namjerava ukinuti dozvolu za stavljanje u promet koje je samo izdalo ili dozvolu koja je podnositelju zahtjeva izdana u skladu sa stavkom 8., primjenjuje postupak revizije potvrde o sigurnosti iz članka 10. stavka 5. Direktive 2004/49/EZ, ili po potrebi, postupak revizije dozvole o sigurnosti iz članka 11. stavka 2. te Direktive.

10. U slučaju žalbenog postupka, nadležno žalbeno tijelo iz stavka 7. može od Agencije zatražiti mišljenje koje se u tom slučaju izdaje u roku od mjesec dana nakon podnošenja zahtjeva i nakon što se o njemu obavijesti podnositelja zahtjeva, nadležnom žalbenom tijelu i nadležnim nacionalnim vlastima za sigurnost koje odbijaju izdati dozvolu.

11. U slučaju vozila koja voze između države članice i treće zemlje, na mreži u kojoj je širina kolosijeka drukčija nego na glavnoj željezničkoj mreži Zajednice i za koja se može odobriti odstupanje u skladu s člankom 9. stavkom 5. ili koja su podložna posebnim slučajevima, nacionalni propisi iz članaka 22. i 24. mogu uključivati i međunarodne sporazume ako su oni usklađeni sa zakonodavstvom Zajednice.

12. Dozvole za stavljanje u promet koje su izdane prije 19. srpnja 2008., uključujući dozvole izdane na temelju međunarodnih sporazuma, naročito RIC-a (Regolamento Internazionale Carrozze) i RIV-a (Regolamento Internazionale Veicoli), ostaju i dalje na snazi u skladu s uvjetima pod kojima su dozvole izdane. Ta odredba ima prednost nad člancima od 22. do 25.

▼B

13. Države članice mogu izdati dozvole za stavljanje u promet serije vozila. U tu namjenu nacionalna tijela za sigurnost obavješćuju podnositelja zahtjeva o postupku koji valja slijediti.

14. Dozvole za stavljanje u promet odobrene u skladu s ovim člankom ne dovode u pitanje ostale uvjete koji su propisani željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture za upravljanje takvim vozilima na dotičnoj mreži, u skladu s člancima 9., 10. i 11. Direktive 2004/49/EZ.

Članak 22.

Prva dozvola za stavljanje u promet vozila u skladu s TSI-jem

1. Ovaj se članak primjenjuje na vozila koja su u skladu sa svim mjerodavnim TSI-jima koji su na snazi u trenutku stavljanja u promet, pod uvjetom da je većina temeljnih zahtjeva utvrđena u tim TSI-jima, te da je odgovarajući TSI željezničkih vozila stupio na snagu i da se primjenjuje.

2. Prvu dozvolu dodjeljuje nacionalno tijelo nadležno za sigurnost kako slijedi:

(a) kada su svi konstrukcijski podsustavi vozila odobreni u skladu s odredbama Poglavlja IV., dozvola se izdaje bez dodatnih provjera;

(b) u slučaju vozila sa svim potrebnim izjavama o „EZ” provjeri, kako je utvrđeno u članku 18., kriteriji koji nacionalna tijela za sigurnost mogu provjeriti s namjenom izdavanja dozvole za stavljanje u promet mogu se odnositi samo na:

— tehničku kompatibilnost dotičnih podsustava vozila i njihova sigurna integracija u skladu s člankom 15. stavkom 1.,

— tehničku kompatibilnost vozila i dotične mreže,

— nacionalna pravila koja se primjenjuju na otvorena pitanja,

— nacionalna pravila koja se primjenjuju na posebne slučajeve, koji su jasno naznačeni u mjerodavnim TSI-jima.

Članak 23.

Dodatne dozvole za stavljanje u promet vozila koja su u skladu s TSI-jima

1. Vozila koja su u potpunosti u skladu s TSI-jima koji obuhvaćaju sve aspekte odgovarajućih podsustava bez posebnih slučajeva i bez otvorenih pitanja koja se izričito odnose na tehničku kompatibilnost između vozila i mreže, ne podliježu izdavanju dodatnih dozvola za stavljanje u promet, sve dok ta vozila voze na mrežama država članica, koje su usklađene s TSI-jima ili pod uvjetima utvrđenim u odgovarajućim TSI-jima.

▼B

2. U slučaju vozila koja se stavljaju u promet u skladu s člankom 22., ali koja nisu obuhvaćena stavkom 1., države članice odlučuju jesu li potrebne dodatne dozvole na njihovom području. U tom se slučaju primjenjuju stavci od 3. do 7.

3. Podnositelj zahtjeva podnosi nacionalnom tijelu za sigurnost dokumentaciju o vozilu ili tipu vozila i njegovu predviđenu uporabu na mreži. Dokumentacija mora sadržavati sljedeće informacije:

(a) dokaz da je stavljanje u promet vozila odobreno u drugoj državi članici u skladu s člankom 22.;

(b) primjerak tehničke dokumentacije, kako je navedeno u Prilogu VI. To u slučaju vozila opremljenih uređajima za snimanje podataka uključuje informacije o postupku prikupljanja podataka i omogućuje očitavanja i vrednovanja podataka, ako ti podaci nisu usklađeni s odgovarajućim TSI-jem;

(c) evidenciju u kojoj je prikazana povijest održavanja vozila, i kada je to primjereno, tehničke izmjene koje su izvedene nakon dobivanja dozvole;

(d) dokaz o tehničkim i radnim značajkama, koji dokazuje da je vozilo kompatibilno s infrastrukturama i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uvjete, sustav napajanja energijom, prometno-upravljački i signalno-sigurnosni sustav, širinu kolosijeka i tovarni profil infrastrukture, najveće dopušteno osovinsko opterećenje i ostala ograničenja mreže.

4. Kriteriji koje je provjerilo nacionalno tijelo nadležno za sigurnost mogu se odnositi samo na:

— tehničku kompatibilnost između vozila i dotične mreže, uključujući nacionalne propise koji se primjenjuju na otvorena pitanja koja su potrebna radi osiguravanja te kompatibilnosti,

— nacionalna pravila koja se primjenjuju na posebne slučajeve koji su jasno naznačeni u relevantnim TSI-jima.

5. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može zahtijevati da mu se predaju dodatne informacije, da se provedu analize rizika u skladu s člankom 6. stavkom 3. točkom (a) Direktive 2004/49/EZ ili da se provedu ispitivanja na mreži kako bi se provjerili kriteriji iz stavka 4. Međutim, nakon donošenja referetnog dokumenta iz članka 27. ove Direktive, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može provesti takvu provjeru samo na temelju nacionalnih pravila koja se odnose na skupinu B ili C iz tog dokumenta.

6. Nakon savjetovanja s podnositeljem zahtjeva, nacionalno tijelo nadležno za sigurnosti može utvrditi opseg i sadržaj dodatnih informacija, analizu rizika i tražena ispitivanja. Upravitelj infrastrukture, nakon savjetovanja s podnositeljem zahtjeva, jamči provođenje svih ispitivanja u roku od tri mjeseca nakon zahtjeva podnositelja. Po potrebi, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost poduzima korake kojima jamči provođenje ispitivanja.

▼B

7. Svi zahtjevi za dozvolu za stavljanje u promet, koji su podneseni u skladu s ovim člankom, podliježu odluci nacionalnog tijela za sigurnost, koja se mora donijeti čim je prije moguće, a najkasnije:

(a) dva mjeseca nakon podnošenja dokumentacije iz stavka 3.;

(b) kada je primjereno, mjesec dana nakon podnošenja dodatnih podataka koje je zatražilo nacionalno tijelo nadležno za sigurnost;

(c) kada je primjereno, mjesec dana nakon podnošenja rezultata svih ispitivanja koje je zahtijevalo nacionalno tijelo nadležno za sigurnost.

Članak 24.

Prva dozvola za stavljanje u promet vozila koja nisu u skladu s TSI-jem

1. Ovaj se članak primjenjuje na vozila koja nisu u skladu sa svim mjerodavnim važećim TSI-jima u trenutku stavljanja u promet, uključujući i vozila koja podliježu odstupnaju, ili ako znatan dio temeljnih zahtjeva nije utvrđen u jednom ili više TSI-ja.

2. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost dodjeljuje prvu dozvolu na sljedeći način:

— za tehničke aspekte obuhvaćene TSI-jem, ako postoje, primjenjuje se „EZ” postupak provjere,

— za ostale tehničke aspekte primjenjuju se nacionalni propisi kako su prijavljeni u skladu s člankom 17. stavkom 3. ove Direktive i člankom 8. Direktive 2004/49/EZ.

Prva dozvola je valjana samo na mreži države članice koja ju dodjeljuje.

Članak 25.

Dopunske dozvole za stavljanje u promet vozila koja nisu u skladu s TSI-jima

1. U slučaju vozila koja su dobila dozvolu za stavljanje u promet u jednoj državi članici u skladu s člankom 21. stavkom 12. ili člankom 24., ostale države članice odlučuju u skladu s ovim člankom jesu li potrebne dopunske dozvole za stavljanje u promet na njihovom području.

2. Podnositelj zahtjeva podnosi nacionalnom tijelu za sigurnost dokumentaciju o vozilu ili tipu vozila zajedno s detaljima njegove predviđene uporabe na mreži. Dokumentacija mora sadržavati sljedeće informacije:

(a) dokaz da je stavljanje u promet vozila odobreno u drugoj državi članici, zajedno s dokumentacijom o postupku koji je primijenjen radi dokazivanja da vozilo ispunjava važeće sigurnosne zahtjeve, uključujući, kada je to primjenjivo, podatke o dozvoljenim ili dodijeljenim odstupanjima u skladu s člankom 9.;

▼B

(b) tehničku dokumentaciju, plan održavanja i radne značajke. To u slučaju vozila opremljenih uređajima za snimanje podataka uključuje informacije o postupku prikupljanja podataka i omogućuje očitavanja i vrednovanja podataka, kako je utvrđeno u članku 20. stavku 2. točki (c) Direktive 2004/49/EZ;

(c) evidenciju u kojoj je prikazana povijest održavanja vozila, i kada je to primjereno, tehničke izmjene koje su izvedene nakon izdavanja dozvole;

(d) dokaz o tehničkim i radnim značajkama, kojim se dokazuje da je vozilo kompatibilno s infrastrukturama i stabilnim postrojenjima, uključujući klimatske uvjete, sustav napajanja energijom, prometno-upravljački i signalno-sigurnosni sustav, širinu kolosijeka i tovarni profil infrastrukture, najveće dopušteno osovinsko opterećenje i ostala ograničenja mreže.

3. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ne može dovoditi u pitanje podatke iz stavka 2. točake (a) i (b), osim ako, ne dovodeći u pitanje članak 16., uspije dokazati postojanje znatnog rizika po sigurnost. Nakon donošenja referentnog dokumenta iz članka 27., nacionalno se tijelo za sigurnost po tom pitanju ne može pozivati na propise iz skupine A, navedene u tom dokumentu.

4. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može zahtijevati da mu se predaju dodatne informacije, da se provedu analize rizika u skladu s člankom 6. stavkom 3. točkom (a) Direktive 2004/49/EZ ili da se provedu ispitivanja na mreži kako bi se provjerilo da su podaci iz stavka 2. točaka (c) i (d) ovog članka sukladni s važećim nacionalnim propisima i da su prijavljeni Komisiji u skladu s člankom 8. Direktive 2004/49/EZ ili člankom 17. ove Direktive. Međutim, nakon donošenja referentnog dokumenta iz članka 27. ove Direktive, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može provesti takvu provjeru na temelju nacionalnih propisa koji se odnose na skupinu B ili C iz tog dokumenta.

Nakon savjetovanja s podnositeljem zahtjeva, nacionalno tijelo nadležno za sigurnosti može utvrditi opseg i sadržaj dodatnih informacija, analizu rizika i tražena ispitivanja. Upravitelj infrastrukture će, nakon savjetovanja s podnositeljem zahtjeva, dati sve od sebe da osigura provođenje svih ispitivanja u roku od tri mjeseca nakon zahtjeva podnositelja. Po potrebi, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost poduzima korake kojima jamči provođenje ispitivanja.

5. Svi zahtjevi za dozvolu za stavljanje u promet, koji su podneseni u skladu s ovim člankom, podliježu odluci nacionalnog tijela za sigurnost, koja se mora donijeti čim je prije moguće, a najkasnije:

(a) četiri mjeseca nakon podnošenja dokumentacije iz stavka 2.;

▼B

(b) kada je primjereno, dva mjeseca nakon podnošenja dodatnih podataka ili analiza rizika koje je zatražilo nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu sa stavkom 4.;

(c) kada je primjereno, dva mjeseca nakon podnošenja rezultata svih ispitivanja koje je zahtijevalo nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u skladu sa stavkom 4.

Članak 26.

Dozvole za tipove vozila

1. Države članice mogu izdavati dozvole za tipove vozila.

2. Međutim, ako države članice odobre vozilo, one istodobno odobravaju i tip vozila.

3. Država članica bez daljnje provjere odobrava vozilo koje je u skladu s već odobrenim tipom u toj državi članici, na temelju izjave o sukladnosti s tim tipom, koju podnosi podnositelj zahtjeva. Međutim, u slučaju promjene odgovarajućih odredbi u TSI-jima i nacionalnih pravila na temelju kojih je odobren tip vozila, države članice odlučuju ostaju li već odobrene dozvole za tip vozila i dalje važeće ili ih se mora obnoviti. Kriteriji koje nacionalno tijelo nadležno za sigurnost provjerava u slučaju obnavljanja dozvole tipa mogu se odnositi samo na izmijenjene propise. Obnavljanje dozvole tipa vozila ne utječe na dozvole vozila već izdane na temelju prethodno odobrenih tipova.

4. Obrazac izjave o sukladnosti tipa vozila donosi Komisija do 19. srpnja 2009. na temelju nacrta koji je pripremila Agencija i u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3.

5. Izjava o sukladnosti tipa vozila oblikuje se u skladu s:

(a) postupcima provjere odgovarajućih TSI-ja za vozila koja su u skladu s TSI-jima;

(b) postupcima provjere utvrđenima u modulima D ili E Odluke 93/465/EEZ za vozila koja nisu u skladu s TSI-jima. Kada je to primjereno, Komisija može donijeti *ad hoc* postupak provjere u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3.

6. Podnositelj zahtjeva može istodobno zatražiti dozvolu za tip vozila u više država članica istodobno. U tom slučaju nacionalna tijela za sigurnost surađuju radi pojednostavljivanja postupka i svođenja upravnih aktivnosti na najmanju moguću mjeru.

7. Dozvole za tip vozila registriraju se u Europskom registru odobrenih tipova vozila iz članka 34. U tom se registru navodi država članica ili države članice u kojima je tip vozila odobren.

▼B

Članak 27.

Razvrstavanje nacionalnih propisa

1. Nacionalni se propisi radi pojednostavljivanja postupka izdavanja dozvola za stavljanje u promet vozila iz članka 25. razvrstavaju u skladu s Prilogom VII.

2. Ne dovodeći u pitanje članak 30. stavak 3., Agencija do 19. siječnja 2009. mora ponovno pregledati parametre utvrđene u odjeljku 1. Priloga VII. i dati Komisiji preporuke koje smatra odgovarajućim.

3. Agencija priprema preporuku za referentni dokument, koji će unakrsno upućivati na sve nacionalne propise koje države članice primjenjuju kod stavljanja vozila u promet. Nacionalna tijela za sigurnost pri tom zadatku surađuju s Agencijom.

4. Komisija na temelju preporuke Agencije i u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3. donosi referentni dokument, kao i svaku odluku o njegovom ažuriranju.

POGLAVLJE VI.

PRIJAVLJENA TIJELA

Članak 28.

Prijavljena tijela

1. Države članice obavješćuju Komisiju i ostale države članice o tijelima koja su odgovorna za provođenje postupka ocjenjivanja sukladnosti ili prikladnosti za uporabu iz članka 13. i postupka provjere iz članka 18., pri čemu navode područje odgovornosti za svako tijelo i identifikacijske brojeve prethodno dobivene od Komisije. Komisija objavljuje u *Službenom listu Europske unije* popis tijela, njihove identifikacijske brojeve i područja odgovornosti, te taj popis ažurira.

2. Države članice pri ocjenjivanju tijela koja prijavljuju primjenjuju kriterije utvrđene u Prilogu VIII. Smatra se da tijela koja ispunjavaju kriterije ocjenjivanja koja su utvrđena u odgovarajućim europskim standardima, ispunjavaju navedene kriterije.

3. Država članica oduzima dozvolu od tijela koje više ne ispunjava kriterije iz Priloga VIII. Ona o tome bez odlaganja obavješćuje Komisiju i ostale države članice.

4. Ako država članica ili Komisija smatraju da tijelo koje je prijavila druga država članica ne ispunjava kriterije iz Priloga VIII., Komisija se savjetuje s dotičnim stranama. Komisija obavješćuje dotičnu državu članicu o promjenama koje su potrebne kako bi prijavljeno tijelo zadržalo status koji mu je dodijeljen.

▼B

5. Komisija osniva koordinacijsku skupinu prijavljenih tijela (u daljnjem tekstu: koordinacijska skupina), koja raspravlja o svim pitanjima koja se odnose na primjenu postupaka ocjene sukladnosti ili prikladnosti za uporabu iz članka 13., te postupka provjere iz članka 18., ili na primjenu odgovarajućih TSI-ja. Predstavnici država članica mogu sudjelovati u radu koordinacijske skupine kao promatrači.

Komisija i promatrači obavješćuju odbor iz članka 29. o obavljenim zadacima u okviru koordinacijske skupine. Kada je to primjereno, Komisija predlaže mjere potrebne za rješavanje problema. Kada je to potrebno, koordinacija prijavljenih tijela provodi se u skladu s člankom 30. stavkom 4.

6. U prvom od izvješća iz članka 39. također se ocjenjuje provedba kriterija utvrđenih u Prilogu VIII., i ako bude potrebno, predlažu odgovarajuće mjere.

POGLAVLJE VII.

ODBOR I PROGRAM RADA

Članak 29.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor osnovan prema članku 21. Direktive 96/48/EZ (u daljnjem tekstu: odbor).

2. Kada se bude upućivalo na ovaj stavak, primjenjuju se članci 3. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

3. Kada se bude upućivalo na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

Razdoblje utvrđeno u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ iznosi tri mjeseca.

4. Kada se bude upućivalo na ovaj stavak, primjenjuju se članak 5.a stavci od 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

5. Kada se bude upućivalo na ovaj stavak, primjenjuju se članak 5.a stavci 1., 2., 4. i 6. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

Članak 30.

Dodatni zadaci

1. Komisija može odboru predložiti bilo kakvo pitanje vezano uz provedbu ove Direktive. Ako bude potrebno, Komisija donosi preporuku za provedbu u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 29. stavka 2.

▼B

2. Odbor može raspravljati o svakom pitanju koje se odnosi na interoperabilnost željezničkog sustava, uključući i pitanja u vezi s interoperabilnošću između željezničkog sustava unutar Zajednice i željezničkih sustava trećih zemalja.

3. Mjere koje su namijenjene izmjenama elemenata ove Direktive, koji nisu ključni elementi i koji se odnose na prilagodbu priloga od II. do IX., donose se u skladu s regulatornim postupkom uz pregled iz članka 29. stavka 4.

4. Ako se pokaže potrebnim, odbor može osnovati radne skupine koje će mu pomagati u obavljanju zadataka, naročito s obzirom na koordiniranje prijavljenih tijela.

Članak 31.

Program rada

1. Komisija izrađuje program rada uzimajući u obzir proširenje područja primjene iz članka 8., izmjene TSI-ja iz članka 6. stavka 1. i ostale obveze koje su joj dodijeljene ovom Direktivom. Komisija obavješćuje odbor u cijelosti i uključuje ga u izradu i ažuriranje programa.

2. Program rada sastoji se od sljedećih faza:

(a) razvoja na temelju nacrta modela željezničkog sustava Zajednice, koji je pripremila Agencija na temelju popisa podsustava (Prilog II.), kako bi se zajamčila sukladnost između TSI-ja; taj model mora naročito uključivati različite sastavnice sustava i njihova sučelja te služiti kao referentni okvir za utvrđivanje područja uporabe svakog TSI-ja;

(b) razvoja modela strukture za izradu TSI-ja;

(c) razvoja metode za analizu troškova i koristi rješenja predviđenih u TSI-jima;

(d) donošenje mandata potrebnih za izradu TSI-ja;

(e) utvrđivanje osnovnih parametara za svaki TSI;

(f) odobrenje nacrta programa za standardizaciju;

(g) upravljanje prijelaznim razdobljem između datuma stupanja na snagu Direktive 2004/50/EZ i objavljivanja TSI-ja, uključujući donošenje referentnog sustava navedenog u članku 36.

▼B

POGLAVLJE VIII.

REGISTRI MREŽE I VOZILA

Članak 32.

Sustav numeriranja vozila

1. Svako vozilo koje se stavlja u promet u željezničkom sustavu Zajednice ima europski broj vozila (EBV), koji mu se dodjeljuje pri izdavanju prve dozvole za stavljanje u promet.

2. Podnositelj zahtjeva za prvu dozvolu je odgovoran za označivanje dotičnog vozila EBV-om koji mu je dodijeljen.

3. EBV se utvrđuje u TSI-ju za odvijanje i upravljanje prometom.

4. Vozilu se EBV dodjeljuje samo jedanput, ako nije drukčije utvrđeno u TSI-ju za odvijanje i upravljanje prometom.

5. Bez obzira na stavak 1. u slučaju vozila kojim promet obavljaju ili namjeravaju obavljati iz ili u treće zemlje, u kojima je širina kolosijeka drukčija od one na glavnoj željezničkoj mreži unutar Zajednice, države članice mogu dozvoliti promet vozilima koja su jasno označena na temelju različitog sustava šifriranih oznaka.

Članak 33.

Nacionalni registri vozila

1. Svaka država članica vodi registar vozila koja su odobrena na njezinom području. Taj registar mora ispunjavati sljedeće kriterije:

(a) mora ispunjavati zajedničke specifikacije iz stavka 2.;

(b) mora ga ažurirati tijelo koje je neovisno od svih željezničkih prijevoznika;

(c) mora biti dostupno tijelima nadležnima za sigurnost i istražnim tijelima iz članaka 16. i 21. Direktive 2004/49/EZ; on također mora biti dostupan, kao odgovor na svaki utemeljen zahtjev, regulatornim tijelima iz članka 30. Direktive 2001/14/EZ, Agenciji, željezničkom prijevozniku i upraviteljima infrastrukture, kao i onim osobama ili organizacijama koje vozila registriraju ili koje su navedene u registru.

2. Zajedničke specifikacije za registar donose se u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3. i na temelju nacrta specifikacija koje je pripremila Agencija. Ti nacrti specifikacija obuhvaćaju sadržaj, oblik podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, način rada, uključujući načine razmjene podataka te pravila za unošenje i pretraživanje podataka. Za svako vozilo se u registru navode najmanje sljedeći podaci:

(a) EBV;

(b) upućivanja na izjavu o „EZ” provjeri i tijelo koje ju je izdalo;

▼B

(c) upućivanja na Europski registar odobrenih tipova vozila iz članka 34.;

(d) podaci o vlasniku i upravitelju vozila;

(e) ograničenja u vezi s načinom uporabe vozila;

(f) subjekt koji je odgovoran za održavanje.

3. Vlasnik registracije nadležnom tijelu svake države članice u kojoj je vozilo odobreno, odmah prijavljuje svaku promjenu podataka unesenih u nacionalni registar vozila, uništenje vozila ili svoju odluku da vozilo više ne registrira.

4. Sve dok nacionalni registri vozila država članica ne budu povezani, svaka država članica ažurira svoj registar promjena koje je u svoj registar unijela druga država članica, s obzirom na podatke koji je se tiču.

5. U slučaju vozila koja su stavljena u promet prvi puta u trećoj zemlji i koja su u državi članici dobila dozvolu za stavljanje u promet na njezinom teritoriju, država članica jamči da se podaci navedeni u stavku 2. točkama (d) do (f) mogu dobiti iz nacionalnog registra vozila. Podaci iz stavka 2. točke (f) se mogu zamijeniti podacima od kritične važnosti za sigurnost, a koji se odnose na program održavanja.

Članak 34.

Europski registar odobrenih tipova vozila

1. Agencija uspostavlja i vodi registar tipova vozila odobrenih u državama članicama za stavljanje u promet na željezničkoj mreži Zajednice. Registar mora ispunjavati sljedeće kriterije:

(a) mora biti javan i dostupan u elektroničkom obliku;

(b) mora ispunjavati zajedničke specifikacije iz stavka 4.;

(c) mora biti povezan sa svim nacionalnim registrima vozila.

2. Taj registar mora obuhvaćati sljedeće detalje o svakom tipu vozila:

(a) tehničke značajke tipa vozila, kako su naznačene u odgovarajućim TSI-jima;

(b) naziv proizvođača;

(c) datume, upućivanja i države članice koje dodjeljuju kasnije dozvole za taj tip vozila, uključujući i sva ograničenja ili povlačenja.

▼B

3. Kada se u državi članici dodijeli, izmijeni, privremeno oduzme ili ukine dozvola za tip, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost te države članice o tome obavješćuje Agenciju kako bi ona mogla ažurirati registar.

4. Zajedničke specifikacije za registar donose se u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3. i na temelju nacrta specifikacija koje je pripremila Agencija. Ti nacrti specifikacija obuhvaćaju sadržaj, oblik podataka, funkcionalnu i tehničku arhitekturu, način rada i pravila za unošenje i pretraživanje podataka.

Članak 35.

Registar infrastrukture

1. Svaka država članica osigurava objavljivanje i ažuriranje registra infrastrukture na temelju ciklusa revizije iz stavka 2. U tom se registru navode glavne značajke svakog podsustava ili dijela podsustava koji je uključen (npr. osnovni parametri) te njihova povezanost sa značajkama utvrđenima u skladu s važećim TSI-jima. U tom se smislu u svakom TSI-ju točno navodi koji podaci moraju biti uključeni u registar infrastrukture.

2. Agencija priprema nacrt specifikacija o tom registru s obzirom na prikazivanje i format, njegov ciklus revizije i upute za uporabu, uzimajući u obzir odgovarajuće prijelazno razdoblje za infrastrukture koje su stavljene u promet prije stupanja na snagu ove Direktive. Komisija donosi specifikacije u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3.

POGLAVLJE IX.

PRIJELAZNE ODREDBE

Članak 36.

Nacrt referentnih sustava

1. U skladu s člancima 3. i 12. Uredbe (EZ) br. 881/2004, i na temelju podataka koje su države članice prijavile u skladu s člankom 17. stavkom 3. ove Direktive, tehničke dokumentacije struke i tekstova mjerodavnih međunarodnih sporazuma, Agencija priprema nacrt referentnog sustava tehničkih propisa kojima se jamči sadašnji stupanj interoperabilnosti mreža i vozila, koji će biti donesen unutar područja primjene ove Direktive, kako je utvrđeno u članku 1. ove Direktive. Ako bude potrebno, Komisija donosi referentni sustav u skladu s regulatornim postupkom iz članka 29. stavka 3. ove Direktive.

▼B

2. Nakon donošenja tog referentnog sustava, države članice obavješćuju Komisiju o svojoj namjeri da na svom području donesu nacionalne odredbe ili izrade projekt koji odstupa od referentnog sustava.

POGLAVLJE X.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 37.

Utemeljenost

U svakoj se odluci donesenoj na temelju ove Direktive u vezi s ocjenjivanjem sukladnosti ili prikladnosti za uporabu interoperabilnih sastavnih dijelova, pregleda podsustava koji sačinjavaju željeznički sustav i svakoj odluci donesenoj na temelju članaka 7., 12., 14. i 19. detaljno navode razlozi na kojima se temelji. O njoj se, što je prije moguće, obavješćuje dotična strana, zajedno s navođenjem pravnih lijekova koji postoje prema važećem zakonu u dotičnoj državi članici te o rokovima za njihovu uporabu.

Članak 38.

Prenošenje

1. Države članice donose potrebne zakone i druge propise kako bi se uskladili s člankom 1., člankom 2., člankom 4. stavkom 2., člankom 5. stavcima 2., 5., 6. i 8., člankom 6. stavcima 1., 2., 3., 9. i 10., člancima 7., 8. i 9., člankom 11. stavcima 4. i 5., člankom 12., člankom 13. stavkom 5., člancima 15., 16. i 17., člankom 18. stavcima 1., 2., 4. i 5., člankom 19. stavkom 3., člancima od 20. do 27., člankom 28. stavcima 4. i 6., člancima od 32. do 35. i prilozima od I. do IX. najkasnije do 19. srpnja 2010. One bez odlaganja Komisiji priopćavaju tekst tih mjera.

Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

2. Obveza prenošenja u svoje zakonodavstvo i provedba poglavlja IV., V., VII. i VIII. ove Direktive ne odnosi se na Republiku Cipar i Republiku Maltu sve dok se na njihovom području ne uspostavi željeznički sustav.

Međutim, čim javni ili privatni subjekt podnese službeni zahtjev za izgradnjom željezničke pruge, kojom će upravljati jedno ili više željezničkih prijevoznika, dotična država članica u roku od godinu dana od primitka zahtjeva priprema zakonodavstvo za provedbu poglavlja iz prvog podstavka.

▼B

Članak 39.

Izvješća i informacije

1. Komisija svake tri godine, a po prvi puta 19. srpnja 2011., obavješćuje Europski parlament i Vijeće o postignutom napretku prema ostvarivanju interoperabilnosti željezničkog sustava. To izvješće također mora sadržavati analizu slučajeva iz članka 9.

2. Komisija do 19. srpnja 2013. mora objaviti izvješće koje uključuje analizu primjene poglavlja V. i napredaka u području uzajamnog odobravanja vozila u Zajednici u smislu dužine i troškova postupaka za podnositelje zahtjeva. Kada je to primjereno, izvješće također mora sadržavati ocjenu učinka različitih opcija na daljnje postupke pojednostavljivanja, koji se odnose na odobravanje vozila. U tom se slučaju mora analizirati nekoliko opcija koje se odnose na suradnju između nacionalnih tijela za sigurnost i Agencije.

3. Agencija izrađuje i redovito ažurira instrument kojim je moguće, na zahtjev države članice ili Komisije, načiniti pregled stupnja interoperabilnosti željezničkog sustava. Taj instrument koristi informacije koje su dostupne u registrima predviđenim u člancima 33., 34. i 35.

Članak 40.

Stavljanje izvan snage

Direktive 96/48/EZ i 2001/16/EZ se stavljaju izvan snage 19. srpnja 2010., ne dovodeći u pitanje obveze država članica u pogledu rokova za prijenos tih Direktiva u nacionalno zakonodavstvo i njihovu primjenu.

Upućivanja na Direktive stavljene izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga XI.

Članak 14. Direktive 2004/49/EZ stavlja se izvan snage 19. srpnja 2008.

Članak 41.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 42.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

▼B

PRILOG I.

PODRUČJE PRIMJENE

1. **Transeuropski konvencionalni željeznički sustav**

1.1. *Mreža*

Mreža transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava je mreža konvencionalnih pruga transeuropske prometne mreže utvrđene u Odluci br. 1692/96/EZ.

U smislu ove Direktive ta se mreža može podijeliti na sljedeće kategorije:

— pruge namijenjene putničkom prometu,

— pruge namijenjene mješovitom prometu (prijevoz putnika i tereta),

— pruge posebno projektirane ili modernizirane za teretni promet,

— čvorišta putničkog prometa,

— čvorišta teretnog prometa, uključujući intermodalne terminale,

— pruge koje povezuju gore spomenute sastavnice.

Ta mreža uključuje sustave za upravljanje prometom, sustave praćenja i navigacije, tehničke instalacije za obradu podataka i telekomunikaciju predviđene za putnički i teretni promet na velike udaljenosti na mreži radi jamčenja sigurnog i usklađenog odvijanja prometa na mreži i učinkovitog upravljanja prometom.

1.2. *Vozila*

Transeuropski konvencionalni željeznički sustav uključuje sva vozila za koja je vjerojatno da će prometovati čitavom transeuropskom mrežom konvencionalnih željezničkih pruga ili dijelom te mreže, uključujući:

— vlakove s motorima s unutarnjim sagorijevanjem na vlastiti pogon ili električne vlakove,

— vučna vozila s motorima s unutarnjim sagorijevanjem ili električna vučna vozila,

— putničke vagone,

— teretne vagone, uključujući vozila namijenjena prijevozu kamiona.

Mobilna željeznička oprema za izgradnju i održavanje infrastrukture može biti uključena.

Svaka od gore spomenutih kategorija može se podijeliti na:

— vozila za međunarodnu uporabu,

— vozila za nacionalnu uporabu.

2. **Transeuropski željeznički sustav velikih brzina**

2.1. *Mreža*

Mreža transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina je mreža pruga velikih brzina transeuropske prometne mreže utvrđene u Odluci br. 1692/96/EZ.

▼B

Pruge velikih brzina uključuju:

— posebno izgrađene pruge velikih brzina opremljene za brzine uglavnom od 250 km/h ili veće,

— posebno modernizirane pruge velikih brzina opremljene za brzine reda od oko 200 km/h,

— posebno modernizirane pruge velikih brzina koje imaju posebne značajke uslijed topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja, na kojima se brzina mora prilagoditi u svakom posebnom slučaju. Ta kategorija također uključuje pruge za međusobno povezivanje mreža pruga velikih brzina i konvencionalnih pruga, pruge kroz kolodvore, pristupe terminalima, opskrbne terminale itd. po kojima vozila velikih brzina voze konvencionalnim brzinama.

Ta mreža uključuje upravljanje prometom, sustave praćenja i navigacije, tehničke naprave za obradu podataka i telekomunikaciju predviđene za promet na tim prugama radi jamčenja sigurnog i usklađenog prometa mrežom i učinkovitog upravljanja prometom.

2.2. *Vozila*

Transeuropski željeznički sustav velikih brzina uključuje vozila koja su predviđena za promet:

— brzinom od najmanje 250 km/h na prugama posebno izgrađenim za velike brzine, dok pod odgovarajućim okolnostima mogu omogućavati promet brzinom koja prelazi 300 km/h,

— ili brzinom od oko 200 km/h na prugama iz odjeljka 2.1., kada su kompatibilna s razinama radnih karakteristika tih pruga.

Pored toga, vozila koja su projektirana za promet najvećom brzinom ispod 200 km/h i za koja je vjerojatno da će prometovati na čitavoj transeuropskoj mreži velikih brzina ili jednim njezinim dijelom, ako su kompatibilna s razinama radnih karakteristika te mreže, moraju ispunjavati zahtjeve za sigurno odvijanje prometa u toj mreži. U tom smislu TSI-ji konvencionalnih vozila također utvrđuju zahtjeve za siguran promet konvencionalnih vozila na mrežama velikih brzina.

3. **Kompatibilnost željezničkog sustava**

Kakvoća željezničkog prijevoza u Europi ovisi, između ostaloga, o odličnoj kompatibilnosti značajki mreže (u najširem smislu, odnosno stabilnih postrojenja svih dotičnih podsustava) i značajki vozila (uključujući pokretne dijelove svih dotičnih podsustava). O toj kompatibilnosti ovise razina učinkovitosti, sigurnost, kakvoća usluge i troškovi.

4. **Proširenje područja primjene**

4.1. *Podkategorije mreže i vozila*

Područje primjene TSI-ja progresivno se proširuje na čitav željeznički sustav, kako je navedeno u članku 1. stavku 4. Radi postizanja troškovne učinkovitosti interoperabilnosti sve kategorije mreže i vozila iz ovog Priloga po potrebi treba razdijeliti na podkategorije. Ako bude potrebno, funkcionalne i tehničke specifikacije iz članka 5. stavka 3. mogu se razlikovati s obzirom na podkategoriju.

▼B

4.2. *Kontrola troškova*

Pri analizi troškova i koristi predloženih mjera u obzir se uzima, između ostalog i sljedeće:

— cijena predložene mjere,

— koristi proširenja područja primjene interoperabilnosti na određene podkategorije mreža i vozila,

— smanjenje troškova kapitala i davanja zbog ekonomije opsega i boljeg korištenja vozila,

— smanjenje troškova ulaganja te održavanja/oprerativnih troškova zbog povećane konkurencije među proizvođačima i poduzećima za održavanje,

— koristi po okoliš, zbog tehničkih poboljšanja željezničkog sustava,

— povećanje sigurnosti prometa.

Pored toga, ova će ocjena ukazati na vjerojatan utjecaj svih uključenih operatora i gospodarskih subjekata.

▼M2

PRILOG II.

PODSUSTAVI

1. **Popis podsustava**

Za potrebe ove Direktive željeznički sustav dijeli se na sljedeće podsustave:

(a) strukturna područja:

— građevinski podsustav,

— elektroenergetski podsustav,

— prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na pruzi,

— prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na vozilu,

— željeznička vozila.

(b) funkcionalna područja:

— odvijanje i upravljanje prometom,

— održavanje,

— telematske aplikacije za putnički i teretni promet.

2. **Opis podsustava**

Za svaki podsustav ili dio podsustava, Agencija pri izradi nacrta relevantnog TSI-ja predlaže popis sastavnih dijelova i aspekata koji se odnose na interoperabilnost. Ne dovodeći u pitanje izbor aspekata i sastavnih dijelova koji se odnose na interoperabilnost ili redoslijed s kojim će biti uključeni u TSI, podsustavi uključuju:

2.1. *Građevinski podsustav*

Kolosijek, skretnice, građevinske konstrukcije (mostovi, tuneli itd.), pripadajuća infrastruktura u kolodvorima (peroni, područja pristupa, uključujući poštivanje potreba osoba smanjene pokretljivosti itd.), sigurnosna i zaštitna oprema.

2.2. *Elektroenergetski podsustav*

Sustav napajanja električnom energijom, uključujući kontaktnu mrežu i dio sustava za mjerenje potrošnje električne energije ugrađen na pruzi.

2.3. *Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na pruzi*

Sva pružna oprema koja je potrebna radi osiguranja sigurnosti, upravljanja i nadzora vožnje vlakova kojima je odobreno obavljanje prometa na mreži.

2.4. *Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav na vozilu*

Sva oprema ugrađena na vozilu koja je potrebna za osiguranje sigurnosti, upravljanja i nadzora vožnje vlakova kojima je odobreno obavljanje prometa na mreži.

▼M2

2.5. *Odvijanje i upravljanje prometom*

Postupci i pripadajuća oprema koja omogućuje usklađen rad različitih strukturnih podsustava kako pri uobičajenom radu, tako i pri radu u otežanim uvjetima, uključujući posebno sastavljanje i vožnju vlaka, te planiranje i upravljanje prometom.

Stručna osposobljenost koja bi mogla biti potrebna za obavljanje usluga međunarodnog prijevoza.

2.6. *Telematske aplikacije*

U skladu s Prilogom I. taj se podsustav sastoji od dva dijela:

(a) aplikacije za putnički promet, uključujući sustave davanja informacija putnicima prije i tijekom putovanja, sustavi rezervacija i plaćanja, postupanje s prtljagom i presjedanje između vlakova i povezivanje s drugim vrstama prijevoza;

(b) aplikacije za teretni promet, uključujući informacijske sustave (nadzor tereta i vlakova u realnom vremenu), sustavi za ranžiranje i sastavljanje vlakova, sustavi rezervacije, plaćanja i fakturiranja, povezivanje s ostalim vrstama prijevoza i izrada pratećih dokumenata u elektroničkom obliku.

2.7. *Željeznička vozila*

Konstrukcija, sustav upravljanja i nadzora za svu opremu na vlaku, pantografi, vučna oprema i pretvarači, oprema za mjerenje potrošnje električne energije na vozilu, kočiona oprema, kvačila i vlačna oprema, osovinski sklop (okretna postolja, osovine itd.) i ovjes, vrata, sučelja čovjek/stroj (strojovođa, osoblje u vlaku i putnici, uključujući potrebe osoba smanjene pokretljivosti), pasivna ili aktivna sigurnosna oprema i pomagala koja osiguravaju zdravlje putnika i osoblja u vlaku.

2.8. *Održavanje*

Postupci, pripadajuća oprema, logistički centri za održavanje i rezerve koji provode obvezno korektivno i preventivno održavanje kako bi se osigurala interoperabilnost željezničkog sustava i potrebna učinkovitost.

▼B

PRILOG III.

TEMELJNI ZAHTJEVI

1. **Opći zahtjevi**

1.1. *Sigurnost*

1.1.1. Projektiranje, izgradnja ili sastavljanje, održavanje i nadzor nad sastavnicama od ključnog značaja za sigurnost i naročito komponenata koje su uključene u vožnju moraju jamčiti sigurnost na razini koja odgovara ciljevima utvrđenima za mrežu, uključujući posebne oslabljene uvjete.

1.1.2. Parametri za kontakt kotač/tračnica moraju ispunjavati zahtjeve stabilnosti potrebne za osiguranje sigurne vožnje najvećom dopuštenom brzinom. Parametri opreme za kočenje moraju jamčiti mogućnost zaustavljanja unutar zaustavnog puta pri najvećoj dozvoljenoj brzini.

1.1.3. Sastavnice koje se koriste moraju podnijeti sva uobičajena ili iznimna opterećenja, koja su utvrđena tijekom njihovog rada. Posljedice slučajnih ispada za sigurnost moraju biti ograničene odgovarajućim mjerama.

1.1.4. Projektiranje stabilnih postrojenja i željezničkih vozila te izbor korištenog materijala mora biti takav da u slučaju požara ograničava nastanak, širenje i učinke vatre i dima.

1.1.5. Sve naprave koje su namijenjene rukovanju korisnika moraju biti projektirane tako da ne ugrožavaju sigurno rukovanje napravama, niti zdravlje i sigurnost korisnika kada se upotrebljavaju na predviđeni način koji nije u skladu s objavljenim uputama.

1.2. *Pouzdanost i dostupnost*

Nadzor i održavanje stabilnih i pokretnih dijelova, koji su uključeni u vožnju vlaka moraju se organizirati, izvesti i kvantificirati na takav način da se njihov rad održi pod predviđenim uvjetima.

1.3. *Zdravlje*

1.3.1. Materijali za koje je vjerojatno da zbog načina uporabe predstavljaju opasnost po zdravlje onih koji im imaju pristup, ne smiju se upotrebljavati u vlakovima i na željezničkoj infrastrukturi.

1.3.2. Ti se materijali moraju izabirati, postavljati i koristiti na takav način da se ograniči emisija štetnih i opasnih dimova i plinova, naročito u slučaju požara.

1.4. *Zaštita okoliša*

1.4.1. Učinak uspostavljanja i rada željezničkog sustava na okoliš mora se ocijeniti i uzeti u obzir u fazi projektiranja sustava u skladu s važećim odredbama Zajednice.

1.4.2. Materijali koji se koriste u vlakovima i na infrastrukturi moraju sprečavati emisiju dimova ili plinova koji su štetni i opasni za okoliš, naročito u slučaju požara.

1.4.3. Željeznička vozila i sustavi za napajanje energijom moraju biti projektirani i proizvedeni na takav način da budu elektromagnetski kompatibilni s instalacijama, opremom i javnim ili privatnim mrežama s kojima dolaze u doticaj.

▼M4

1.4.4. Konstrukcija i rad željezničkog sustava ne smije dovesti do nedopuštene razine emisije buke koju on proizvede:

— u područjima blizu željezničke infrastrukture, kako je definirano u članku 3. Direktive 2012/34/EU, te

— u vozačevoj kabini.

▼B

1.4.5. Rad željezničkog sustava ne smije uzrokovati nedopuštenu razinu vibracija tla za aktivnosti i područja u blizini infrastrukture i pri uobičajenom stanju održavanja.

1.5. *Tehnička usklađenost*

Tehničke značajke infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju biti uzajamno usklađene i sa značajkama vlakova koji će se koristiti u željezničkom sustavu.

Ako se pokaže da je na određenim dijelovima mreže teško postići sukladnost s tim značajkama, moguće je primijeniti privremena rješenja, koja jamče kompatibilnost u budućnosti.

▼M3

1.6. *Dostupnost*

1.6.1. Podsustavi „infrastruktura” i „željeznička vozila” moraju biti jednako dostupni osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću, kako bi im se sprečavanjem ili otklanjanjem prepreka i drugim odgovarajućim mjerama osigurao pristup s drugim osobama. To uključuje projektiranje, izgradnju, obnavljanje, nadgradnju, održavanje i operaciju relevantnih dijelova podsustava kojima javnost ima pristup.

1.6.2. Podsustavima „upravljanje” i „telematske aplikacije za putnički promet” mora se predvidjeti potrebna funkcionalnost koja se zahtijeva za osiguravanje jednakog pristupa osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću s drugima, sprečavanjem ili odstranjivanjem prepreka i drugim odgovarajućim mjerama.

▼B

2. **Posebni zahtjevi za svaki podsustav**

2.1. *Infrastruktura*

2.1.1. Sigurnost

Potrebno je poduzeti odgovarajuće mjere za sprečavanje pristupa postrojenjima ili neželjenog ulaska u postrojenja.

Potrebno je poduzeti mjere za ograničavanje opasnosti kojima su izložene osobe, naročito dok vlakovi prolaze kroz kolodvore.

Infrastruktura kojoj javnost ima pristup mora biti projektirana i izgrađena tako da ograničava sve opasnosti za sigurnost ljudi (stabilnost, požar, pristup, evakuacija, peroni itd.)

Potrebno je donijeti odgovarajuće odredbe kako bi se u obzir uzeli posebni sigurnosni uvjeti u vrlo dugačkim tunelima i vijaduktima.

▼M3

2.1.2. Dostupnost

2.1.2.1. Infrastrukturni podsustavi kojima javnost ima pristup, moraju u skladu sa stavkom 1.6. biti dostupni osobama s invaliditetom ili osobama sa smanjenom pokretljivošću.

▼B

2.2. *Energija*

2.2.1. Sigurnost

Rad sustava napajanja energijom ne smije ugrožavati sigurnost vlakova i osoba (korisnika, osoblja, osoba koji stanuju u blizini i trećih osoba).

2.2.2. Zaštita okoliša

Rad sustava napajanja električnom ili toplinskom energijom ne smije negativno utjecati na okoliš preko određenih granica.

2.2.3. Tehnička kompatibilnost

Sustavi napajanja električnom i toplinskom energijom koji se koriste moraju:

— omogućiti vlakovima postizanje utvrđenog stupnja radnih karakteristika,

— u slučaju sustava napajanja električnom energijom, moraju biti kompatibilni s napravama za oduzimanje električne energije na vlaku.

2.3. *Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav*

2.3.1. Sigurnost

Postrojenja i postupci prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih postrojenja koji se koriste moraju omogućiti vlakovima vožnju na stupnju sigurnosti koji odgovara utvrđenim ciljevima za mrežu. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni sustavi moraju i dalje jamčiti siguran prolazak vlakova koji imaju dozvolu za promet u oslabljenim uvjetima.

2.3.2. Tehnička kompatibilnost

Sva nova infrastruktura i sva nova željeznička vozila koja su proizvedena ili razvijena nakon donošenja kompatibilnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih sustava moraju biti prilagođena uporabi tih sustava.

Prometno-upravljačka i signalno-sigurnosna oprema koja je ugrađena u strojarnicu mora u posebnim uvjetima omogućiti uobičajenu vožnju čitavim željezničkim sustavom.

2.4. *Željeznička vozila*

2.4.1. Sigurnost

Konstrukcije željezničkih vozila i prijelaza između vozila moraju biti projektirane na takav način da u slučaju sudara ili iskakanja iz tračnica zaštite prostor za putnike i strojovođe.

Električna oprema ne smije ugrožavati sigurnost i rad prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih postrojenja

Tehnike kočenja i naprezanja koja pritom nastaju moraju biti kompatibilne s projektom kolosijeka, građevinskim konstrukcijama i sustavima signalizacije.

Potrebno je poduzeti mjere za sprečavanje pristupa dijelovima pod električnim naponom, kako se ne bi ugrozila sigurnost ljudi.

▼B

U slučaju opasnosti, uređaji moraju omogućiti putnicima da o tome obavijeste strojovođu i prateće osoblje da stupi u kontakt s njim.

Pristupna vrata moraju biti opremljena sustavom za otvaranje i zatvaranje, koji jamči sigurnost za putnike.

Moraju postojati izlazi u slučaju opasnosti koji moraju biti označeni.

Potrebno je donijeti odgovarajuće odredbe kako bi se u obzir uzeli posebni sigurnosni uvjeti u vrlo dugačkim tunelima.

Na vlakovima je obvezan sustav rasvjete u slučaju opasnosti zadovoljavajuće jačine i trajanja.

Vlakovi se moraju opremiti sustavom javnog razglasa koji omogućuje komunikaciju između osoblja u vlaku i putnika.

2.4.2. Pouzdanost i dostupnost

Projekti najvažnije opreme te pogonske, vučne i opreme za kočenje i sustava upravljanja i nadzora moraju biti takvi da omoguće nastavak vožnje vlakova u posebnim oslabljenim uvjetima bez štetnih posljedica za opremu koja je i dalje u pogonu.

2.4.3. Tehnička kompatibilnost

Električna oprema mora biti kompatibilna s radom prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog postrojenja

U slučaju električne vuče, značajke uređaja za oduzimanje električne energije moraju biti takve da omogućuju promet vlakova unutar sustava za napajanje energijom željezničkog sustava.

Značajke željezničkih vozila moraju biti takve da omogućuju njihov promet na svakoj pruzi na kojoj je njihov promet predviđen, uzimajući u obzir odnosne klimatske uvjete.

2.4.4. Nadzor

Vlakovi moraju biti opremljeni uređajem za snimanje. Podaci prikupljeni tim uređajem i obrada podataka moraju se uskladiti.

▼M3

2.4.5. Dostupnost

2.4.5.1. Podsustavi željezničkih vozila kojima javnost ima pristup, moraju u skladu sa stavkom 1.6. biti dostupni osobama s invaliditetom ili osobama sa smanjenom pokretljivošću.

▼B

2.5. *Održavanje*

2.5.1. Zdravlje i sigurnost

Tehnička postrojenja i postupci koji se koriste u centrima moraju osigurati siguran rad podsustava i ne smiju predstavljati opasnost za zdravlje i sigurnost.

2.5.2. Zaštita okoliša

Tehnička postrojenja i postupci koji se koriste u centrima za održavanje ne smiju prelaziti dozvoljene razine ometanja s obzirom na najbliži okoliš.

2.5.3. Tehnička kompatibilnost

Postrojenja za održavanje željezničkih vozila moraju biti takva da omogućuju izvođenje sigurnog, za zdravlje neškodljivog i ugodnog rada na svim vozilima za koja su namijenjena.

▼B

2.6. *Odvijanje i upravljanje prometom*

2.6.1. Sigurnost

Usklađenost operativnih propisa za mrežu i osposobljenost strojovođa, osoblja u vlaku i osoblja u kontrolnim centrima mora biti takva da omogućuje sigurno odvijanje prometa, pri čemu je potrebno poštivati različite zahtjeve prekograničnog i domaćeg prometa.

Rad na održavanju te intervali, obuka i osposobljenost osoblja na poslovima održavanja i osoblja u kontrolnim centrima te sustava osiguranja kvalitete, koji u kontrolnim centrima i centrima za održavanje uspostavljaju dotični prijevoznici, moraju jamčiti visoku razinu sigurnosti.

2.6.2. Pouzdanost i dostupnost

Radovi održavanja i razdoblja, obuka i osposobljenost osoblja na poslovima održavanja i osoblja u kontrolnim centrima te sustava jamčenja kakvoće koji u kontrolnim centrima i centrima za održavanje uspostavljaju dotični prijevoznici, moraju jamčiti visoku razinu pouzdanosti i dostupnosti.

2.6.3. Tehnička kompatibilnost

Usklađenost operativnih propisa za mrežu i osposobljenost strojovođa i osoblja u vlaku i upravitelja prometa mora biti takva da omogućuje radnu učinkovitost željezničkog sustava, pri čemu je potrebno poštivati različite zahtjeve prekograničnog i domaćeg prometa.

▼M3

2.6.4. Dostupnost

2.6.4.1. Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da je operativnim pravilima predviđena potrebna funkcionalnost koja se zahtijeva za osiguravanje dostupnosti osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.

▼B

2.7. *Telematske aplikacije za teretni i putnički promet*

2.7.1. Tehnička kompatibilnost

Temeljni zahtjevi za telematske aplikacije jamče minimalnu kakvoću putničkog i teretnog prijevoza, naročito u smislu tehničke kompatibilnosti.

Potrebno je poduzeti mjere radi osiguranja:

— da se baze podataka, programska podrška i protokoli prijenosa podataka izrađuju tako da omogućuju maksimalnu razmjenu podataka među različitim aplikacijama i prijevoznicima, osim povjerljivih komercijalnih podataka,

— jednostavnog pristupa informacijama za korisnike.

2.7.2. Pouzdanost i dostupnost

Načini uporabe, upravljanje, ažuriranje i održavanje tih baza podataka, programske podrške i protokola razmjene podataka moraju zajamčiti učinkovitost tih sustava i kakvoću usluga.

▼B

2.7.3. Zdravlje

Sučelja među tih sustava i korisnika moraju ispunjavati minimalna pravila ergonomike i zaštite zdravlja.

2.7.4. Sigurnost

Za pohranjivanje ili prijenos informacija koje se tiču sigurnosti potrebno je osigurati odgovarajuće razine integriteta i pouzdanosti.

▼M3

2.7.5. Dostupnost

2.7.5.1. Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da je podsustavima telematskih aplikacija za putnički promet predviđena potrebna funkcionalnost koja se zahtijeva za osiguravanje dostupnosti osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću.

▼B

PRILOG IV.

IZJAVA O SUKLADNOSTI „EZ” USKLAĐENOSTI I PRIKLADNOSTI ZA UPORABU INTEROPERABILNIH SASTAVNIH DIJELOVA

1. **Interoperabilni sastavni dijelovi**

Izjava „EZ” primjenjuje se na interoperabilne sastavne dijelove koji su uključeni u interoperabilnost željezničkog sustava, kako je navedeno u članku 3. Ti interoperabilni sastavni dijelovi mogu biti:

1.1. *Višenamjenski sastavni dijelovi*

To su sastavni dijelovi koji nisu specifični za željeznički sustav i koji se kao takvi mogu koristiti i u drugim područjima.

1.2. *Višenamjenski sastavni dijelovi s posebnim značajkama*

To su sastavni dijelovi, koji kao takvi nisu specifični za željeznički sustav, ali koji mogu pokazati specifičnu učinkovitost kada se koriste u području željeznica.

1.3. *Posebni sastavni dijelovi*

To su sastavni dijelovi koji su posebni za uporabu u području željeznica.

2. **Područje primjene**

Izjava „EZ” obuhvaća:

— ocjenu sukladnosti interoperabilnih sastavnih dijelova, koju je izvršilo prijavljeno tijelo ili tijela, odvojeno od tehničkih specifikacija koje mora ispunjavati,

— ili ocjenu/odluku o prikladnosti interoperabilnih sastavnih dijelova za uporabu, koju je izvršilo prijavljeno tijelo ili tijela u željezničkom okruženju i naročito u slučajevima gdje su obuhvaćena sučelja, u odnosu na tehničke specifikacije, naročito one funkcionalne koje se moraju provjeriti.

Postupci ocjenjivanja koje provode prijavljena tijela u fazi projektiranja i proizvodnje pozivat će se na module utvrđene u Odluci 93/465/EEZ, u skladu s uvjetima navedenima u TSI-jima.

3. **Sadržaj izjave „EZ”**

Izjava o sukladnosti „EZ” ili prikladnosti za uporabu i popratni dokumenti moraju biti datirani i potpisani.

Izjava mora biti napisana na istom jeziku kao upute i mora sadržavati sljedeće:

— upućivanja na Direktivu,

— naziv i adresu proizvođača ili njegovoga ovlaštenog predstavnika s poslovnim nastanom u Zajednici (navesti poslovni naziv i punu adresu; u slučaju ovlaštenog predstavnika i naziv proizvođača),

— opis interoperabilnog sastavnog dijela (marka, tip itd.),

— opis postupka (modula) koji se primjenjivao za izjavu o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu (članak 13.),

— sve potrebne opise koje interoperabilni sastavni dio ispunjava, a naročito uvjete uporabe,

▼B

— naziv i adresu prijavljenoga tijela (prijavljenih tijela) koja su uključena u postupak koji se primjenjivao s obzirom na sukladnost i prikladnost za uporabu, te po potrebi datum potvrde o ispitivanju, zajedno s trajanjem i uvjetima valjanosti potvrde,

— po potrebi upućivanje na europske specifikacije,

— podatke o potpisniku koji je ovlašten za angažiranje proizvođača ili njegovog ovlaštenog zastupnika s poslovnim nastanom u Zajednici.

▼M2

PRILOG V.

IZJAVA O PROVJERI PODSUSTAVA

1. **„EZ” Izjava o provjeri podsustava**

   „EZ” izjava o provjeri podsustava i prateća dokumentacija moraju biti datirani i potpisani.

   Navedena se izjava temelji na informacijama koje su rezultat postupka „EZ” provjere za podsustave kako je utvrđeno u odjeljku 2. Priloga VI. Ona mora biti napisana na istom jeziku kao tehnička dokumentacija i mora sadržavati sljedeće:

   — upućivanja na Direktivu,

   — naziv i adresu naručitelja ili proizvođača ili njegovog ovlaštenog predstavnika s poslovnim nastanom u Europskoj uniji (navesti tvrtku i punu adresu; u slučaju ovlaštenog predstavnika također navesti i tvrtku naručitelja ili proizvođača),

   — kratak opis podsustava,

   — naziv i adresu prijavljenog tijela koje je provelo „EZ” provjeru iz članka 18.,

   — upućivanja na dokumente sadržane u tehničkoj dokumentaciji,

   — sve relevantne privremene ili konačne propise kojima podsustavi moraju odgovarati, a posebno prema potrebi ograničenja ili uvjete za uporabu,

   — ako je privremena: trajanje valjanosti „EZ” izjave,

   — podatke o potpisniku.

   Tamo gdje se u Prilogu VI. upućuje na „EZ” privremenu izjavu o provjeri, na tu se izjavu primjenjuju odredbe ovog odjeljka.

2. **Izjava o provjeri podsustava u slučaju nacionalnih pravila**

   Tamo gdje se u Prilogu VI. upućuje na izjavu o provjeri podsustava u slučaju nacionalnih pravila, na tu se izjavu primjenjuju odredbe odjeljka 1. *mutatis mutandi*.

▼M2

PRILOG VI.

POSTUPAK PROVJERE ZA PODSUSTAVE

1. OPĆA NAČELA

Provjera podsustava je postupak u kojem se provjerava i potvrđuje da je podsustav:

— projektiran, izgrađen i instaliran na način kojim se ispunjavaju osnovni zahtjevi koji se na njega odnose, i

— da se za njega može izdati odobrenje za početak rada i uporabu.

2. POSTUPAK „EZ” PROVJERE

2.1. **Uvod**

„EZ” provjera je postupak u kojem prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da je podsustav:

— u skladu s relevantnim TSI(-jima),

— u skladu s drugim propisima koje proizlaze iz Ugovora.

2.2. **Dijelovi podsustava i faze**

2.2.1. *Privremena izjava o provjeri (ISV)*

Ako je u TSI-jima utvrđeno ili prema potrebi na zahtjev podnositelja zahtjeva, podsustav se može podijeliti na određene dijelove ili provjeravati u određenim fazama postupka provjere.

Privremena izjava o provjeri (ISV) je postupak tijekom kojega prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje određene dijelove podsustava ili određene faze postupka provjere.

Svaka privremena izjava o provjeri (ISV) vodi do izdavanja „EZ”potvrde o privremenoj izjavi o provjeri, koju izdaje prijavljeno tijelo koje je odabrao podnositelj zahtjeva, a koji prema potrebi sastavlja „EZ”izjavu o privremenoj izjavi o provjeri. Potvrda i izjava o privremenoj izjavi o provjeri moraju sadržavati uputu na TSI-je u odnosu na koje je ocijenjena sukladnost.

2.2.2. *Dijelovi podsustava*

Podnositelj zahtjeva može za svaki dio podnijeti zahtjev za izdavanje privremene izjave o provjeri. Svaki se dio provjerava u svakoj fazi kako je opisano u odjeljku 2.2.3.

2.2.3. *Faze postupka provjere*

Podsustav ili određeni dijelovi podsustava provjeravaju se u svakoj od sljedećih faza:

— cjelokupnom projektu,

— proizvodnji: izgradnji podsustava, uključujući posebno građevinske radove, proizvodnji, sklapanju sastavnih dijelova, prilagodbi cijelog podsustava,

— konačnom ispitivanju podsustava.

Za fazu projektiranja (uključujući tipsko ispitivanje) i za fazu proizvodnje podnositelj zahtjeva može podnijeti zahtjev za privremenu izjavu o provjeri.

2.3. **Potvrda o provjeri**

2.3.1. Prijavljeno tijelo odgovorno za „EZ” provjeru ocjenjuje projekt, izgradnju i konačno ispitivanje podsustava, te sastavlja „EZ” potvrdu o provjeri koja je namijenjena podnositelju zahtjeva, koji zatim sastavlja „EZ” izjavu o provjeri. „EZ” potvrda o provjeri mora sadržavati uputu na TSI-je u odnosu na koje je ocijenjena sukladnost.

▼M2

Tamo gdje sukladnost podsustava sa svim relevantnim TSI-jima nije ocijenjena (npr. u slučaju odstupanja, djelomične primjene TSI-ja kod modernizacije ili obnove, prijelaznog razdoblja u TSI-ju ili u specifičnom slučaju), u „EZ” potvrdi navodi se točna uputa na onaj(-e) TSI(-je ili njihove dijelove čiju sukladnost prijavljeno tijelo nije ispitalo tijekom postupka „EZ” provjere.

2.3.2. Tamo gdje su izdane „EZ” potvrde privremenoj izjavi o provjeri, prijavljeno tijelo odgovorno za „EZ” provjeru podsustava uzima u obzir „EZ” potvrde o privremenoj izjavi o provjeri (ISV), te prije izdavanja „EZ” potvrde o provjeri, ono:

— provjerava obuhvaćaju li „EZ” potvrde o privremenoj izjavi o provjeri relevantne zahtjeve TSI-ja na ispravan način, „EZ”

— provjerava sve aspekte koje nisu obuhvaćeni „EZ” potvrdom (potvrdama) o privremenoj izjavi o provjeri, te

— provjerava konačno ispitivanje podsustava u cjelini.

2.4. **Tehnička dokumentacija**

Tehnička dokumentacija priložena „EZ” izjavi o provjeri mora sadržavati sljedeće:

— tehničke značajke vezane uz projekt, uključujući opće i detaljne nacrte u vezi izvođenja, nacrte električne i hidraulične opreme, nacrte električnih instalacija, opis sustava za obradu podataka i automatiku, upute za uporabu i održavanje itd., a koje su od važnosti za dotičan podsustav,

— popis interoperabilnih sastavnih dijelova ugrađenih u podsustav, kako je navedeno u članku 5. stavku 3. točki (d),

— preslike „EZ” izjava o sukladnosti ili prikladnosti za uporabu, koje su, u skladu s člankom 13. Direktive, propisane za gore navedene sastavne dijelove, prema potrebi zajedno s pripadajućim izračunima i preslikom zapisnika o ispitivanju i pregledu koja obavljaju prijavljena tijela na temelju zajedničkih tehničkih specifikacija,

— prema potrebi „EZ” potvrdu o privremenoj izjavi o provjeri i u tom slučaju, relevantnu „EZ” izjavu o privremenoj izjavi o provjeri podsustava, koja je priložena „EZ” potvrdi o provjeri uključujući i rezultat provjere valjanosti izjava koju je provelo prijavljeno tijelo,

— „EZ”izjavu o provjeri, koju je izdalo i potpisalo tijelo odgovorno za „EZ” provjeru, a kojom se potvrđuje sukladnost podsustava sa zahtjevima mjerodavnih TSI-ja i u kojoj navodi eventualne zadrške zabilježene tijekom izvođenja radova koje nisu povučene; „EZ” potvrdi o provjeri također valja priložiti izvješća o ispitivanju i inspekcijskim pregledima koja je sastavilo isto tijelo u okviru svojih zadataka, kako je utvrđeno u odjeljcima 2.5.3. i 2.5.4.,

— „EZ” potvrde izdane u skladu s ostalim propisima koji proizlaze iz Ugovora,

— tamo gdje se zahtijeva sigurnu integraciju u skladu s Uredbom Komisije (EZ) br. 325/2009 ([1]), podnositelj zahtjeva tehničkoj dokumentaciji prilaže i izvještaj ocjenitelja o zajedničkim sigurnosnim metodama (CSM) o procjeni rizika iz članka 6. stavka 3. Direktive 2004/49/EZ.

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

▼M2

2.5. **Praćenje**

2.5.1. Cilj „EZ” praćenja za vrijeme izvedbe podsustava je osigurati ispunjavanje obveza koje proizlaze iz tehničke dokumentacije.

2.5.2. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru proizvodnje mora imati stalan pristup gradilištima, proizvodnim radionicama, skladišnim prostorima i prema potrebi postrojenjima za montažu i ispitivanje i općenito svim prostorima koje smatra potrebnim za ispunjavanje svojih zadataka. Podnositelj zahtjeva mora prijavljenom tijelu poslati ili se pobrinuti da mu se pošalju svi dokumenti potrebni za tu namjenu, a naročito izvedbeni nacrti i tehnička dokumentacija za podsustav.

2.5.3. Prijavljeno tijelo odgovorno za provjeru provedbe mora povremeno obavljati inspekcijske preglede kako bi potvrdilo sukladnost s odgovarajućim TSI-jima. Izvješće o inspekcijskom pregledu dostavlja odgovornima za provedbu. Može zahtijevati da bude nazočno tijekom određenih faza izgradnje.

2.5.4. Pored toga, prijavljeno tijelo može nenajavljeno posjetiti gradilišta ili proizvodne radionice. Tijekom takvih posjeta prijavljeno tijelo može provesti cjelokupne ili djelomične inspekcijske preglede. Izvješće o ispitivanju i prema potrebi, izvješće o inspekcijskom pregledu, mora dostaviti odgovornima za provođenje.

2.5.5. Za izdavanje „EZ” izjave o prikladnosti za uporabu iz odjeljka 2. Priloga IV., prijavljenom se tijelu omogućuje praćenje podsustava na koji je ugrađen interoperabilni sastavni dio kako bi se ocijenila, ako se to odgovarajućim TSI-jem nalaže, njegova prikladnost za uporabu u predviđenom željezničkom okruženju.

2.6. **Podnošenje**

Cjelokupna dokumentacija iz stavka 2.4. dostavlja se podnositelju zahtjeva, zajedno s „EZ” potvrdom (potvrdama) o privremenoj izjavi o provjeri, koju je izdalo za to odgovorno prijavljeno tijelo, ako je dostupna, ili zajedno s potvrdom o sukladnosti, koju je izdalo prijavljeno tijelo ovlašteno za „EZ” provjeru podsustava. Dokumentacija mora biti priložena „EZ” izjavi o provjeri, koju podnositelj zahtjeva nadzornom tijelu šalje za izdavanje odobrenja za početak rada i uporabu.

Podnositelj zahtjeva čuva primjerak dokumentacije tijekom životnog vijeka podsustava. Ona se mora poslati svim državama članicama koje to zatraže.

2.7. **Objavljivanje**

Svako prijavljeno tijelo mora povremeno objavljivati bitne informacije o:

— zaprimljenim zahtjevima za „EZ” provjeru i privremenu izjavu o provjeri (ISV),

— zahtjevima za ocjenu sukladnosti i/ili prikladnosti za uporabu interoperabilnog sastavnog dijela,

— izdanim ili odbijenim „EZ” potvrdama o privremenoj izjavi o provjeri (ISV),

— izdanim ili odbijenim „EZ” potvrdama o sukladnosti i/ili prikladnosti za uporabu,

— izdanim ili odbijenim „EZ” potvrdama o provjeri.

▼M2

2.8. **Jezik**

Dokumentacija i dopisi u vezi s „EZ” postupcima provjere moraju biti sastavljeni na službenom jeziku države članice EU-a u kojoj podnositelj zahtjeva ima poslovni nastan ili na službenom jeziku EU-a koji prihvati podnositelj zahtjeva.

3. POSTUPAK PROVJERE U SLUČAJU NACIONALNIH PRAVILA

3.1. **Uvod**

Postupak provjere u slučaju nacionalnih pravila je postupak u kojem tijelo ovlašteno u skladu s člankom 17. stavkom 3. („imenovano tijelo”) provjerava i potvrđuje sukladnost podsustava s nacionalnim pravilima prijavljenima u skladu s člankom 17. stavkom 3.

3.2. **Potvrda o provjeri**

Imenovano tijelo odgovorno za postupak provjere u slučaju nacionalnih pravila sastavlja potvrdu o provjeri koja je namijenjena podnositelju zahtjeva.

Potvrda sadrži točnu uputu na nacionalno/-a pravilo/-a čiju je sukladnost tijekom postupka provjere ocijenilo ovlašteno tijelo, uključujući ona koja se odnose na dijelove koji podliježu odstupanju od TSI-ja, modernizaciji ili obnovi.

U slučaju nacionalnih pravila koji se odnose na podsustave od kojih se sastoji vozilo, imenovano tijelo dijeli potvrdu na dva dijela, gdje su u prvom navedena ona nacionalna pravila koji se strogo odnose na tehničku kompatibilnost između vozila i dotične mreže, a u drugom sva ostala nacionalna pravila.

3.3. **Tehnička dokumentacija**

Tehnička dokumentacija koja se prilaže uz potvrdu o provjeri u slučaju nacionalnih pravila mora biti uključena u tehničku dokumentaciju iz točke 2.4. i sadržavati tehničke podatke od značaja za ocjenu sukladnosti podsustava s nacionalnim pravilima.

▼B

PRILOG VII.

PARAMETRI KOJE TREBA PROVJERITI U VEZI SA STAVLJANJEM U PROMET VOZILA KOJA NISU U SKLADU S TSI-JIMA I RAZVRSTAVANJE NACIONALNIH PROPISA

▼M1

1. **Popis parametara**

1.1. Opća dokumentacija

Opća dokumentacija (uključujući opis novog, obnovljenog ili nadograđenog vozila, njegovu planiranu uporabu te podatke o konstrukciji, popravcima, djelovanju i održavanju, tehničku dokumentaciju itd.).

1.2. Konstrukcija i mehanički dijelovi

Mehanička cjelovitost i sučelja među vozilima (uključujući vučne naprave i odbojnike, prolaze), snaga konstrukcije vozila i opreme (npr. sjedala), opterećenje, pasivna sigurnost (uključujući vanjsku i unutarnju sigurnost pri sudaru).

1.3. Međusobni utjecaji u sustavu kolosijeka i svijetli profil

Mehanička sučelja s infrastrukturom (uključujući statičko i dinamičko djelovanje vozila, dopuštena odstupanja i uklapanja, širinu kolosijeka, podvozje itd.).

1.4. Sustav kočenja

Stavke povezane s kočenjem (uključujući zaštitu pri klizanju kotača, nadzor nad kočenjem i učinkovitost kočenja pri djelovanju, kočenje u hitnom slučaju i parkiranju).

1.5. Stavke koje se odnose na putnike

Oprema koju koriste putnici i okoliš putnika (uključujući prozore i vrata, zahtjeve za osobe sa smanjenom pokretljivošću itd.).

1.6. Uvjeti okoliša i aerodinamički učinci

Utjecaj okoliša na vozilo i učinak vozila na okoliš (uključujući aerodinamičke uvjete i sučelja između vozila i dijelova uz prugu u željezničkom sustavu s jedne strane te sučelja s vanjskim okolišem s druge strane).

1.7. Vanjska upozorenja, označivanje, djelovanje i zahtjevi u pogledu cjelovitosti programske opreme

Vanjska upozorenja, označivanje, djelovanje i cjelovitost programske opreme, npr. funkcije povezane sa sigurnošću i s utjecajem na ponašanje vlaka, uključujući i zbirni električni vod vlaka.

1.8. Sustavi napajanja električnom energijom na vozilu i sustavi nadzora vozila

Sustavi pogona, napajanja električnom energijom na vozilu i nadzor vozila te sučelje vozila s infrastrukturom za napajanje električnom energijom i svi drugi aspekti elektromagnetske usklađenosti.

1.9. Zaposleno osoblje, sučelja i okoliš

Oprema na vozilu, sučelja, radni uvjeti zaposlenih i njihov okoliš (uključujući kabine strojovođe, sučelje strojovođa-stroj).

▼M1

1.10. Sigurnost od požara i evakuacija

1.11. Održavanje

Oprema na vozilima i sučelja za održavanje.

1.12. Nadzor, upravljanje i signalizacija na vozilu

Sva oprema na vozilu koja je potrebna za osiguravanje sigurnosti te upravljanje i nadzor vožnje vlakova kojima je dozvoljena vožnja u mreži i utjecaj na dijelove uz prugu u željezničkom sustavu.

1.13. Posebni operativni zahtjevi

Posebni operativni zahtjevi za vozila (uključujući smanjeno prometovanje, popravke vozila itd.).

1.14. Stavke u vezi s teretom

Posebni zahtjevi u pogledu tereta i okoliša (uključujući opremu koja se posebno zahtijeva za opasni teret).

Objašnjenja i primjeri koji su gore dani u *kurzivu,* informativne su naravi i nisu definicije parametara.

▼B

2. **Razvrstavanje propisa**

Nacionalni propisi koji se se odnose na parametre iz odjeljka 1. razvrstavaju se u jednu od sljedeće tri skupine. Propisi i ograničenja izričito lokalne naravi nisu uključeni: njihovo provjeravanje izvodi se u okviru pregleda koji će se uvesti zajedničkim sporazumom između željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture.

Skupina A

Skupina A obuhvaća:

— međunarodne standardne,

— nacionalne propise koji se u smislu sigurnosti željeznice smatraju istovrijednim onima ostalih država članica.

Skupina B

Skupina B obuhvaća sve propise koji ne spadaju u područje skupine A ili skupine C, ili koje još nije moguće razvrstati u jednu od tih skupina.

Skupina C

Skupina C obuhvaća propise koji su izričito potrebni i povezani s tehničkim značajkama infrastrukture, radi jamčenja sigurne i interoperabilne uporabe u dotičnoj mreži (npr. tovarni profil).

▼B

PRILOG VIII.

MINIMALNI KRITERIJI KOJE DRŽAVE ČLANICE MORAJU UZETI U OBZIR KOD PRIJAVLJIVANJA TIJELA

1. Tijelo, njegov direktor i osoblje ovlašteno za izvođenje postupaka provjere ne smije niti izravno niti kao ovlašteni predstavnik sudjelovati u projektiranju, proizvodnji, izgradnji, marketingu ili održavanju interoperabilnih sastavnih dijelova ili podsustava ili pri njihovoj uporabi. To ne isključuje mogućnost razmjene tehničkih informacija između proizvođača i tog tijela.

2. Tijelo i osoblje ovlašteno za provjere moraju provoditi provjere najvećom stručnom neovisnošću i najvećom mogućnom tehničkom osposobljenošću, te ne smiju biti pod bilo kakvim pritiskom ili poticajem, u prvom redu financijske naravi, koji bi mogli utjecati na njihovu prosudbu ili rezultate njihovih pregleda, naročito od strane osoba ili skupina osoba na koje utječu rezultati provjera.

Tijelo i osoblje ovlašteno za provjere moraju naročito biti funkcionalno neovisni od tijela nadležnih za izdavanje dozvola za stavljanje u promet u okviru ove Direktive, dozvola u okviru Direktive 95/18/EZ i potvrda o sigurnosti u okviru Direktive 2004/49/EZ, te od tijela koja su odgovorna za istrage u slučaju nesreće.

3. Tijelo mora zaposliti osoblje i posjedovati sredstva potrebna za odgovarajuće izvođenje tehničkih i upravnih zadataka povezanih s provjerama; ono također mora imati pristup opremi potrebnoj za izvanredne provjere.

4. Osoblje odgovorno za provjere mora imati:

— primjerenu tehničku i stručnu osposobljenost,

— zadovoljavajuće znanje o zahtjevima koji se odnose na provjere koje provode te dovoljno prakse s takvim provjerama,

— sposobnost sastavljanja potvrda, zapisnika i izjvešća koji čine službenu evidenciju provedenih pregleda.

5. Potrebno je zajamčiti neovisnost osoblja odgovornog za preglede. Niti jedan službenik ne smije primiti novčanu naknadu kako na temelju broja provedenih pregleda, tako niti na temelju rezultata tih pregleda.

6. Tijelo mora biti osigurano od građanskopravne odgovornosti, osim ako takvo osiguranje ne daje država prema nacionalnim propisima ili ako takve preglede ne obavi izravno ta država članica.

7. Osoblje tijela ima obvezu čuvanja službene tajne s obzirom na sve što saznaju tijekom obavljanja svojih obveza na temelju ove Direktive ili neke druge odredbe nacionalnih propisa, kojom se provodi ova Direktiva (s izuzetkom nadležnih upravnih vlasti i tijela koja istražuju nesreću u državi gdje provode te aktivnosti, kao i istražnih tijela koja su odgovorna za istraživanje nesreća koje su posljedica neispravnih interoperabilnih sastavnih dijelova ili provjerenih podsustava).

▼B

PRILOG IX.

DOKUMENTACIJA ZA PODNOŠENJE ZAHTJEVA ZA ODSTUPANJE

Pri podnošenju zahtjeva za odstupanje, države članice moraju priložiti sljedeću dokumentaciju:

(a) službeni dopis u kojem se Komisiju obavješćuje o predloženom odstupanju,

(b) dokumentaciju u prilogu dopisu, koja sadrži najmanje:

— opis posla, robe i usluga koji su predmet odstupanja, navodeći ključne datume, zemljopisni položaj i operativno i tehničko područje,

— točno upućivanje na TSI-je (ili njihove dijelove) od kojih se traži odstupanje,

— točno upućivanje i detalje o alternativnim odredbama koje će se primjenjivati,

— za zahtjeve iz članka 7. stavka 1. točke (a), opravdanost kasnije faze razvoja projekta,

— opravdanost odstupanja, uključujući glavne razloge tehničke, gospodarske, tržišne, operativne i/ili upravne naravi,

— sve ostale informacije kojima se opravdava zahtjev za odstupanje,

— opis mjera koje država članica predlaže poduzeti za promicanje konačne interoperabilnosti projekta. U slučaju manjeg odstupanja, taj opis nije potreban.

Dokumentacija se mora podnijeti u papirnatom i elektroničkom obliku kako bi mogla biti razdijeljena među članovima odbora.

▼B

PRILOG X.

DIO A

Direktive koje se stavljaju izvan snage

(iz članka 40.)

Direktiva 96/48/EZ	
Direktiva 2001/16/EZ	
Direktiva 2004/49/EZ	Samo članak 14.

DIO B

Rokovi za prenošenje u nacionalno zakonodavstvo

(iz članka 40.)

Direktiva	Rok za prenošenje
96/48/EZ	9. travnja 1999.
2001/16/EZ	20. travnja 2003.
2004/49/EZ	30. travnja 2006.

▼B

PRILOG XI.

KORELACIJSKA TABLICA

Direktiva 96/48/EZ	Direktiva 2001/16/EZ	Ova Direktiva
Članak 1. stavak 1.	Članak 1. stavak 1.	Članak 1. stavak 1.
Članak 1. stavak 2.	Članak 1. stavak 2.	Članak 1. stavak 2.
—	—	Članak 1. stavak 3.
—	Članak 1. stavak 3.	Članak 1. stavak 4.
Članak 2., uvodna izjava	Članak 2., uvodna izjava	Članak 2., uvodna izjava
Članak 2. stavci od (a) do (l)	Članak 2. stavci od (a) do (l)	Članak 2. stavci od (a) do (b) i od (e) do (m)
—	—	Članak 2. stavci (c) i (d)
Članak 2. stavak (n)	Članak 2. stavak (m)	Članak 2. stavak (n)
Članak 2. stavak (o)	Članak 2. stavak (n)	Članak 2. stavak (o)
Članak 2. stavak (m)	Članak 2. stavak (o)	Članak 2. stavak (p)
Članak 2. stavak (p)	Članak 2. stavak (p)	Članak 2. stavak (q)
—	—	Članak 2. stavci od (r) do (z)
Članci 3., 4. i 5.	Članci 3., 4. i 5.	Članci 3., 4. i 5. stavci od 1. do 5.
Članak 5. stavak 6.	Članak 5. stavak 7.	Članak 5. stavak 7.
—	—	Članak 5. stavak 6.
—	—	Članak 5. stavak 8.
Članak 6. stavci od 1. do 8.	Članak 6. stavci od 1. do 8.	Članak 6. stavci od 1. do 8.
—	—	Članak 6. stavci od 9. do 10.
—	—	Članci 7. i 8.
Članak 7.	Članak 7.	Članak 9.
Članak 8.	Članak 8.	Članak 10. stavak 1.
Članak 9.	Članak 9.	Članak 10. stavak 2.
Članak 10. stavci od 1. do 3.	Članak 10. stavci od 1. do 3.	Članak 11. stavci od 1. do 3.
—	Članak 10. stavak 6.	Članak 11. stavak 4.
—	—	Članak 11. stavak 5.
Članci od 11. do 13.	Članci od 11. do 13.	Članci od 12. do 14.
Članak 14. stavci 1. i 2.	Članak 14. stavci 1. i 2.	Članak 15. stavci 1. i 2.
Članak 14. stavak 3.	Članak 14. stavak 3.	Članak 20.
Članak 14. stavci 4. i 5.	Članak 14. stavci 4. i 5.	Članak 33.
—	—	Članak 15. stavci 2. i 3.

▼B

Direktiva 96/48/EZ	Direktiva 2001/16/EZ	Ova Direktiva
Članci 15. i 16.	Članci 15. i 16.	Članci 16. i 17.
Članak 16. stavak 3.	Članak 16. stavak 3.	Članak 17. stavak 3.
—	—	—
Članak 18. stavci od 1. do 3.	Članak 18. stavci od 1. do 3.	Članak 18. stavci od 1. do 3.
—	—	Članak. 18. stavci 4. i 5.
Članak 19.	Članak 19.	Članak 19.
Članak 20.	Članak 20.	Članak 28.
—	—	Članci od 21. do 27.
Članak 21. stavci od 1. do 3.	Članak 21. stavci od 1. do 3.	Članak 29. stavci od 1. do 3.
—	—	Članak 29. stavci 4. i 5.
—	—	—
Članak 21.a stavak 1.	Članak 22.	Članak 30. stavak 2.
Članak 21. stavak 4.	Članak 21. stavak 4.	Članak 30. stavak 4.
Članak 21.a stavak 2.	Članak 21.a	Članak 30. stavak 1.
Članak 21.b	—	—
Članak 21.c	Članak 21.b	Članak 30. stavak 3.
Članak 22.	Članak 26.	Članak 37.
Članak 22.a	Članak 24.	Članci 34. i 35.
—	—	Članak 32.
—	Članak 23.	Članak 31.
—	Članak 25.	Članak 36.
Članak 23.	Članak 27.	Članak 38.
Članak 24.	Članak 28.	Članak 39.
—	—	Članak 40.
Članak 25.	Članak 29.	Članak 41.
Članak 26.	Članak 30.	Članak 42.
prilozi od I. do VI.	prilozi od I. do VI.	prilozi od I. do VI.
—	—	Prilog VII.
Prilog VII.	Prilog VII.	Prilog VIII.
—	—	prilozi od IX. do XI.