Srijeda, 26. veljače 2014.

P7_TA(2014)0149

Interoperabilnost željezničkog sustava ***I

Zakonodavna rezolucija Europskog parlamenta od 26. veljače 2014. o prijedlogu Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Europske unije (preinaka) (COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

(Redovni zakonodavni postupak – preinaka)

(2017/C 285/54)

Europski parlament,

— uzimajući u obzir prijedlog Komisije upućen Europskom parlamentu i Vijeću (COM(2013)0030),

— uzimajući u obzir članak 294. stavak 2. i članke 91. stavak 1., 170. i 171. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u skladu s kojima je Komisija podnijela prijedlog Parlamentu (C7-0027/2013),

— uzimajući u obzir članak 294. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,

— uzimajući u obzir obrazložena mišljenja litavskog i švedskog Parlamenta, podnesena u okviru Protokola br. 2 o primjeni načela supsidijarnosti i proporcionalnosti, u kojima se izjavljuje da nacrt zakonodavnog akta nije u skladu s načelom supsidijarnosti,

— uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora od 11. srpnja 2013. ([1]),

— uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija od 7. listopada 2013. ([2]),

— uzimajući u obzir Međuinstitucionalni sporazum od 28. studenoga 2001. o primjeni sustavnije metode preinaka pravnih akata ([3]),

— uzimajući u obzir pismo od 16. prosinca 2013. Odbora za pravna pitanja upućeno Odboru za promet i turizam u skladu s člankom 87. stavkom 3. Poslovnika,

— uzimajući u obzir članke 87. i 55. Poslovnika,

— uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam i mišljenje Odbora za regionalni razvoj (A7-0033/2014),

A. budući da, prema mišljenju savjetodavne skupine pravnih službi Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije, dotični prijedlog ne sadrži suštinske promjene osim onih koje su kao takve u prijedlogu navedene, te da se prijedlog, što se tiče kodifikacije nepromijenjenih odredaba prethodnih akata i tih promjena, ograničava samo na kodifikaciju postojećih akata bez njihove bitne promjene:

1. usvaja sljedeće stajalište u prvom čitanju, uzimajući u obzir preporuke savjetodavne skupine pravnih službi Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije;

2. zahtijeva od Komisije da predmet ponovno uputi Parlamentu ako namjerava bitno izmijeniti svoj prijedlog ili ga zamijeniti drugim tekstom;

3. nalaže svojem predsjedniku da stajalište Parlamenta proslijedi Vijeću, Komisiji i nacionalnim parlamentima.

([1]) SL C 327, 12.11.2013., str. 122.
([2]) SL C 356, 05.12.2013., str. 92.
([3]) SL C 77, 28.3.2002., str. 1.

Srijeda, 26. veljače 2014.

P7_TC1-COD(2013)0015

Stajalište Europskog parlamenta usvojeno u prvom čitanju 26. veljače 2014. radi donošenja Direktive 2014/…/EU Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Europske unije (preinaka)

(Tekst važan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1. te članke 170. i 171.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

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

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ([2]),

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ([3]),

budući da:

(1) Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([4]) znatno je izmijenjena nekoliko puta. Budući da treba napraviti daljnje izmjene, Direktivu treba preinačiti radi jasnoće.

(2) Kako bi se građanima Unije, gospodarskim subjektima te regionalnim i lokalnim vlastima u potpunosti omogućilo uživanje prednosti koje proizlaze iz uspostavljanja područja bez unutrašnjih granica ***i ostvarivanja cilja teritorijalne kohezije***, naročito je prikladno poboljšati međusobnu povezanost i interoperabilnost nacionalnih željezničkih mreža te pristup mrežama, ***uključujući za putnike s invaliditetom,*** provođenjem mjera koje bi se pokazale potrebnima ***na*** području ***usklađenosti tehničkih standarda***. **[Am. 1]**

(3) Ostvarivanje interoperabilnosti unutar željezničkog sustava na području Unije treba dovesti do utvrđivanja optimalne razine tehničke usklađenosti te omogućiti olakšavanje, poboljšanje i razvoj ~~međunarodnog~~ željezničkog prijevoza unutar Unije i s trećim zemljama te doprinijeti postupnom oblikovanju unutarnjeg tržišta opreme i usluga za izgradnju, obnovu, modernizaciju i rad željezničkog sustava unutar Unije. **[Am. 2]**

(4) Za komercijalni se promet vlakova po čitavoj željezničkoj mreži naročito zahtijeva odlična kompatibilnost među značajkama željezničke infrastrukture i željezničkih vozila, kao i učinkovito međusobno povezivanje informacijskih i komunikacijskih sustava ***te sustava za prodaju karata*** različitih upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika. O toj usklađenosti i međusobnoj povezanosti ovise razine provođenja, sigurnost, kakvoća prijevoza i troškovi, kao i, naročito, interoperabilnost željezničkog sustava. **[Am. 3]**

(5) Regulatornim okvirom za željeznice treba odrediti jasne odgovornosti za osiguranje sukladnosti s pravilima o sigurnosti, zdravlju***, socijalnoj zaštiti*** i zaštiti potrošača primjenjivima na željezničke mreže.**[Am. 4]**

(6) Među nacionalnim propisima, internim pravilima i tehničkim specifikacijama koji se primjenjuju na željezničke sustave, podsustave i komponente 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 Unije ***te uživanje u pogodnostima standardizacije i ekonomije razmjera na jedinstvenom tržištu***. **[Am. 5]**

([1]) SL C 327, 12.11.2013., str. 122.
([2]) SL C 356, 5.12.2013., str. 92.
([3]) Stajalište Europskog parlamenta od 26. veljače 2014.
([4]) Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (preinaka) (SL L 191, 18.7.2008., str. 1.)

Srijeda, 26. veljače 2014.

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

(8) Stoga je primjereno utvrditi temeljne zahtjeve povezane s interoperabilnošću željeznica za čitavu Uniju, koji se trebaju primjenjivati na njezin željeznički sustav.

(9) Uslijed razvoja tehničkih specifikacija za interoperabilnost (TSI-ja) pokazala se potreba za pojašnjavanjem odnosa između temeljnih zahtjeva i TSI-ja s jedne strane te europskih standarda i ostalih dokumenata normativne naravi s druge. Posebno treba naglasiti razliku između standarda ili dijelova standarda koji trebaju biti obvezni kako bi se postigli ciljevi ove Direktive i „usklađenih" standarda koji su razvijeni u skladu s Uredbom (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]) . Kada je to nužno TSI-ji mogu izravno upućivati na europske standarde ili specifikacije, koji postaju obvezni od trenutka kada se TSI počne primjenjivati.

(10) Da bi stvarno povećala konkurentnost željezničkog sektora Unije bez narušavanja tržišnog natjecanja između ključnih aktera u željezničkom sustavu, TSI-je treba izraditi poštujući načela otvorenosti, konsenzusa i transparentnosti koja su definirana u Prilogu II. Uredbe (EU) br. 1025/2012.

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

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

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

(14) Iz sigurnosnih je razloga potrebno dodijeliti identifikacijsku šifru svakom vozilu koje se stavlja u promet. Nakon toga vozilo valja upisati u nacionalni registar vozila. Registri trebaju biti otvoreni za savjetovanje sa svim državama članicama i određenim gospodarskim subjektima unutar Unije. Nacionalni registri vozila trebaju biti dosljedni u pogledu oblika podataka. Stoga moraju biti obuhvaćeni zajedničkim operativnim i tehničkim specifikacijama.

(15) Ako određeni tehnički aspekti koji odgovaraju temeljnim zahtjevima ne mogu biti izričito pokriveni TSI-jem, aspekti koje još treba razmotriti su u prilogu TSI-ju navedeni kao otvorena pitanja. Na ta otvorena pitanja primjenjuju se nacionalni propisi dok ne bude dovršen TSI.

(16) Potrebno je utvrditi postupak koji valja slijediti u slučaju temeljnih zahtjeva koji se primjenjuju na podsustav, a koji još nisu obuhvaćeni u odgovarajućem TSI-ju. U takvom slučaju tijela odgovorna za ocjenjivanje sukladnosti i postupke provjere trebaju biti prijavljena tijela iz članka 17. Direktive 2008/57/EZ.

([1]) Uredba (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o europskoj normizaciji, o izmjeni direktiva Vijeća 89/686/EEZ i 93/15/EEZ i direktiva 94/9/EZ, 94/25/EZ, 95/16/EZ, 97/23/EZ, 98/34/EZ, 2004/22/EZ, 2007/23/EZ, 2009/23/EZ i 2009/105/EZ Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 87/95/EEZ i Odluke br. 1673/2006/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 316, 14.11.2012., str. 12.).

(17) Direktiva 2008/57/EZ odnosi se na cijeli željeznički sustav unutar Unije, a opseg TSI-ja proširuje se i na vozila i mreže koji nisu uključeni u transeuropski željeznički sustav. Stoga Prilog I. treba pojednostaviti uklanjanjem određenih upućivanja na transeuropski željeznički sustav.

(18) Funkcionalne i tehničke specifikacije koje podsustavi i njihova sučelja moraju ispunjavati mogu se razlikovati u odnosu na korištenje podsustava, na primjer u odnosu na kategorije pruga i vozila.

(19) Kako bi se osigurala postupna provedba interoperabilnosti željeznica unutar cijele Unije i postupno smanjila raznovrsnost naslijeđenih sustava, u TSI-jima treba navesti odredbe koje bi se primjenjivale u slučaju obnove ili modernizacije postojećih podsustava i mogu se odrediti rokovi za ostvarenje ciljnog sustava.

(20) S obzirom na postupni pristup uklanjanju prepreka interoperabilnosti željezničkog sustava i vrijeme koje je radi toga potrebno za usvajanje 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.

(21) Kako bi se uklonile prepreke za interoperabilnost i zbog širenja područja primjene TSI-jeva na čitav željeznički sustav Unije, treba postupno smanjiti broj nacionalnih propisa. Nacionalne propise treba razlikovati od propisa koji se izričito odnose na lokalne zahtjeve i propise potrebne da se obuhvate otvorena pitanja u TSI-jima. Drugu vrstu propisa treba postupno ukidati zbog rješavanja otvorenih pitanja u TSI-jima.

(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.

(23) U pogledu opsega i složenosti željezničkog sustava pokazalo se potrebnim iz praktičnih razloga podijeliti ga na sljedeće podsustave: infrastrukturu, prometno-upravljačke i signalno-sigurnosne podsustave uz prugu, prometno-upravljačke i signalno-sigurnosne podsustave u vozilu, energiju, željeznička vozila, odvijanje prometa i upravljanje njime, održavanje i telematske aplikacije za putnički i teretni promet. Za svaki od tih podsustava potrebno je odrediti temeljne zahtjeve i tehničke specifikacije, posebno 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, ostalih podsustava (uglavnom prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav u vozilu). ***Iako je sustav podijeljen na nekoliko dijelova, Agencija Europske unije za željeznice („Agencija”) trebala bi zadržati pregled sustava kako bi osigurala sigurnost i interoperabilnost.*** **[Am. 6]**

(24) Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravima osoba s invaliditetom, čija je stranka i Unija, navodi pristupačnost kao jedno od svojih općih načela i zahtijeva da države stranke poduzmu odgovarajuće mjere osiguravanja pristupačnosti osobama s invaliditetom na ravnopravnoj osnovi s ostalima, uključujući razvijanjem, poticanjem i praćenjem provedbe minimalnih standarda i smjernica za pristupačnost. Stoga je pristupačnost ***za osobe s invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću*** bitan zahtjev za interoperabilnost željezničkog sustava***, u skladu sa zakonodavstvom Unije o putnicima sa smanjenom pokretljivošću***. **[Am. 7]**

(25) Provedba odredbi o interoperabilnosti željezničkog sustava u vezi s troškovima i koristima ne bi smjela neopravdano sprečavati očuvanje postojeće željezničke mreže svake države članice, već treba težiti cilju interoperabilnosti.

(26) TSI-ji također utječu na uvjete pod kojima korisnici koriste željeznički prijevoz te je stoga potrebno savjetovati se s tim korisnicima o aspektima koji se njih tiču***, uključujući udruge osoba s invaliditetom***. **[Am. 8]**

(27) Svakoj se dotičnoj državi članici treba dozvoliti da ne koristi određene TSI-je u ograničenom broju propisno obrazloženih situacija. Treba jasno definirati ovakve situacije i postupke koje se primjenjuje u slučaju neprimjenjivanja TSI-ja.

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

(29) Kako bi se ispunile odgovarajuće odredbe o postupcima nabave u željezničkom sektoru, a posebno Direktive 2004/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([1]), naručitelji trebaju uključiti tehničke specifikacije u opću dokumentaciju ili u uvjete svakog ugovora. U tu je svrhu potrebno utvrditi niz pravila na koje će se pozivati te tehničke specifikacije.

(30) U interesu je Unije 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 Unije. Stoga europske organizacije za standardizaciju trebaju nastaviti svoju suradnju s međunarodnim standardizacijskim tijelima.

(31) 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 Unije i koje željeznički sustav mora ispunjavati.

(32) Postupci ocjenjivanja sukladnosti ili prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova trebaju se temeljiti na uporabi modula obuhvaćenih u Odluci Komisije 2010/713/EU ([2]). Za promicanje industrijskog razvoja potrebno je, koliko god je to moguće, izraditi postupke koji uključuju sustav osiguranja kakvoće.

(33) Sukladnost sastavnih dijelova vezana je uglavnom za njihovo područje uporabe, kako bi se zajamčilo ne samo njihovo slobodno kretanje na tržištu Unije, 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 podliježu odredbama ove Direktive. Na temelju ocjene sukladnosti i/ili prikladnosti za uporabu, dovoljna je izjava proizvođača o sukladnosti.

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

(35) 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.

(36) Podsustavi koji čine željeznički sustav podliježu postupku provjere. Ta provjera treba omogućiti tijelima odgovornima za njihovo puštanje u rad da se uvjere da je rezultat u fazama projektiranja, izgradnje i stavljanja u promet u skladu s važećim uredbama te tehničkim i operativnim propisima. Ona također treba proizvođačima jamčiti jednako postupanje bez obzira na državu članicu.

(37) 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. Prema Direktivi […/…] [Direktiva o sigurnosti željeznica] ([3]), za ispunjavanje tih propisa odgovorni su upravitelj infrastrukture ili željeznički prijevoznik, svaki za svoj podsustav.

([1]) Direktiva 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).

([2]) Odluka Komisije 2010/713/EU od 9. studenoga 2010. o modulima za postupke ocjene sukladnosti, prikladnosti za uporabu i EZ provjere podsustava koji se koriste u tehničkim specifikacijama za interoperabilnost donesenima na temelju Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 319, 4.12.2010., str. 1).

([3]) Direktiva …/…/EU Europskog parlamenta i Vijeća od …(SL L…).

(38) Potrebno je pojasniti postupak stavljanja u promet vozila i stabilnih postrojenja uzimajući u obzir odgovornosti upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika.

(39) Radi lakšeg stavljanja vozila u promet i smanjivanja upravnih opterećenja, potrebno je uvesti pojam dozvole za stavljanje vozila u promet koji je važeći u cijeloj Uniji kao preduvjet koji omogućava željezničkim prijevoznicima da stave vozilo u promet. Osim toga, ovaj je pojam više u skladu s Odlukom br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([1]).

(39a) Kako bi se stvorio jedinstveni europski željeznički prostor, smanjili troškovi i trajanje postupaka izdavanja dozvola te povećala sigurnost željeznica, nužno je da se postupci izdavanja dozvole ujednače i usklade na razini Unije. Za to je potrebna jasna podjela zadaća i odgovornosti između Agencije i državnih tijela nadležnih za sigurnost tijekom prijelaznog razdoblja.

Agencija bi trebala koristiti dragocjeno stručno znanje, lokalno znanje i iskustvo nacionalnih tijela za sigurnost. Trebala bi delegirati posebne zadaće i odgovornosti nacionalnim tijelima za sigurnost na temelju ugovornih sporazuma na koje se upućuje u članku 22.a, ali konačnu odluku u svim postupcima izdavanja dozvola trebala bi donijeti Agencija. **[Am. 9]**

(40) Treba evidentirati odrednice dozvole za ~~stavljanje~~ vozila ~~na tržište~~ zajedno s ostalim podacima o vozilu da bi se osigurala sljedivost vozila i njihove povijesti. **[Am. 10]**

(41) U TSI-jima treba navesti postupke za provjeru kompatibilnosti vozila i mreže ~~nakon dostave dozvole za stavljanje vozila na tržište i~~ prije ***početka nove operacije***~~odluke o stavljanju u promet~~. **[Am. 11]**

(42) Kako bi se pomoglo željezničkim prijevoznicima da se odluče na stavljanje vozila u promet i izbjeglo suvišne provjere i nepotrebno upravno opterećenje, također treba razvrstati nacionalne propise radi ujednačenja nacionalnih propisa različitih država članica koji obuhvaćaju iste teme.

(43) Prijavljena tijela koja su odgovorna za provjeru postupaka ocjene sukladnosti i prikladnosti za uporabu sastavnih dijelova, te postupka ocjene podsustava, trebaju, posebno u nedostatku europskih specifikacija, što je moguće tješnje usklađivati svoje odluke.

(44) Kako je predviđeno Uredbom (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća ([2]), nacionalna javna tijela u cijeloj Uniji trebaju dati prednost transparentnoj akreditaciji koja osigurava potrebnu razinu povjerenja u potvrde o sukladnosti za dokazivanje tehničke osposobljenosti prijavljenih tijela i *mutatis mutandis* tijela zaduženih za provjeru sukladnosti s nacionalnim propisima. Međutim, nacionalna tijela također mogu smatrati kako raspolažu prikladnim sredstvima da navedeno ocjenjivanje izvrše samostalno. U tom slučaju, kako bi se zajamčila prikladna razina vjerodostojnosti ocjena koje su izvršila druga nacionalna tijela, trebala bi osigurati Komisiji i drugim državama članicama sve potrebne dokumentirane dokaze kojima se potvrđuje da su ocijenjena tijela za ocjenjivanje sukladnosti u skladu s relevantnim regulatornim zahtjevima.

(45) Ova Direktiva treba biti ograničena na utvrđivanje zahtjeva o interoperabilnosti za interoperabilne sastavne dijelove i podsustave. Radi lakšeg usklađenja s tim zahtjevima potrebno je predvidjeti pretpostavku usklađenosti za interoperabilne sastavne dijelove i podsustave koji udovoljavaju usklađenim normama donesenima u skladu s Uredbom (EU) br. 1025/2012 za potrebe formuliranja detaljnih tehničkih specifikacija tih zahtjeva.

(46) TSI-je treba revidirati u redovitim vremenskim razmacima. Kad se otkriju manjkavosti u TSI-jima, treba zatražiti ~~od Agencije Europske unije za željeznice (u daljnjem tekstu: Agencija)~~ da izda mišljenje koje, pod određenim uvjetima, može biti objavljeno i kojim se mogu koristiti svi zainteresirani subjekti (uključujući industriju i prijavljena tijela) kao prihvatljivim načinom sukladnosti dok se ne revidiraju dotični TSI-ji.

([1]) Odluka br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o zajedničkom okviru za stavljanje na tržište proizvoda i o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 93/465/EEZ (SL L 218, 13.8.2008., str. 82.).

([2]) Uredba (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o utvrđivanju zahtjeva za akreditaciju i za nadzor tržišta u odnosu na stavljanje proizvoda na tržište i o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 339/93 (SL L 218, 13.8.2008., str. 30.).

Srijeda, 26. veljače 2014.

(46a) ***Regulatorne mjere trebale bi nadopuniti inicijative usmjerene ka pružanju financijske potpore inovativnim i interoperabilnim tehnologijama u željezničkom sektoru kao npr. projekt „Shift2Rail”.*** **[Am. 12]**

(47) Budući da države članice ne mogu pojedinačnim djelovanjem u dovoljnoj mjeri postići cilj ove Direktive, odnosno interoperabilnost unutar željezničkog sustava na razini Unije, 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 Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti iz članka 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti, kako je utvrđeno u tom članku, ovom se Direktivom ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.

(48) ***Radi izmjene elemenata*** ove Direktive koji nisu ključni, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u odnosu na prilagodbu Priloga II. tehničkom napretku u pogledu raščlambe željezničkog sustava na podsustave i opisa tih podsustava, sadržaja TSI-ja i izmjena TSI-ja, uključujući izmjene potrebne da se isprave manjkavosti u TSI-jima***, područje primjene i sadržaj izjave „EZ-a” o sukladnosti i prikladnosti za uporabu interoperabilnih sastavnih dijelova, postupke provjere podsustava, uključujući opća načela, sadržaj, postupak i dokumente vezane uz „EZ-ov” postupak provjere te uz postupak provjere u slučaju nacionalnih propisa***. Od posebne je važnosti da Komisija u okviru svog rada na pripremama održi odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na stručnoj razini. Prilikom pripreme i izrade delegiranih akata Komisija bi trebala osigurati da se relevantni dokumenti istovremeno, pravovremeno i prikladno dostave Europskom parlamentu i Vijeću. **[Am. 13]**

(49) Kako bi obuhvatila manjkavosti otkrivene u TSI-jima, Komisija treba donijeti delegirane akte o izmjeni tih TSI-ja po hitnom postupku.

(50) Kako bi se osigurala provedba članka 6. stavka 1. ove Direktive u odnosu na mandat Agenciji za izradu nacrta TSI-ja i njihove kasnije izmjene te za iznošenje odgovarajućih preporuka Komisiji, provedbene ovlasti trebale bi biti dodijeljene Komisiji.

(51) Kako bi se osigurali jednaki uvjeti za provedbu ove Direktive, na Komisiju bi se trebale prenijeti provedbene ovlasti za: sadržaj dokumentacije koja se obvezno prilaže uz zahtjev za neprimjenu jednog ili više TSI-ja ili njihovih dijelova, pojedinosti, format i načine prijenosa te dokumentacije; ~~područje primjene i sadržaj izjave o sukladnosti „EZ” ili prikladnosti za uporabu interoperabilnih sastavnih dijelova, njezin~~ format i pojedinosti o podacima koje obuhvaća ***izjava „EZ-a” o sukladnosti i prikladnosti za uporabu interoperabilnih sastavnih dijelova***; razvrstavanje prijavljenih nacionalnih pravila u različite skupine s ciljem olakšavanja provjera kompatibilnosti između stabilnih i pokretnih postrojenja; ~~postupke provjere podsustava, uključujući opća načela, sadržaj, postupak i dokumente povezane s postupkom „EZ” provjere i postupkom provjere u slučaju primjene nacionalnih propisa; obrasce za izjavu o „EZ” provjeri i za izjavu o provjeri u slučaju primjene nacionalnih propisa~~ te obrasce za pojedine dokumente tehničke dokumentacije koji se moraju priložiti uz izjavu o provjeri; zajedničke specifikacije sadržaja, oblika podataka, funkcionalne i tehničke arhitekture, načina rada i pravila za unošenje i pretraživanje podataka za registar infrastrukture. Te bi se ovlasti trebale izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]). **[Am. 14]**

(52) U skladu sa Zajedničkom političkom izjavom država članica i Komisije o dokumentima s objašnjenjima od 28. rujna 2011. države članice obvezale su se da će, u opravdanim slučajevima, uz obavijest o svojim mjerama za prenošenje zakonodavstva EU-a priložiti dokument ili više dokumenata u kojima će objasniti odnos između elemenata direktive i odgovarajućih dijelova nacionalnih instrumenata za prenošenje zakonodavstva EU-a. U pogledu ove Direktive, zakonodavac smatra da je dostava tih dokumenata opravdana.

([1]) Uredba (EZ) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

(53) Obveza prenošenja ove Direktive u nacionalno zakonodavstvo treba biti ograničena na one odredbe koje predstavljaju znatnu promjenu u odnosu na prijašnju Direktivu. Obveza prenošenja odredbi koje nisu izmijenjene proizlazi iz prethodne Direktive.

(54) Ova Direktiva ne bi smjela dovoditi u pitanje obveze država članica koje se odnose na rokove za prenošenje direktiva navedenih u dijelu B Priloga IV. u nacionalno zakonodavstvo.

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Predmet i područje primjene

1. Ovom se Direktivom uspostavljaju uvjeti koji se moraju ispuniti radi ostvarivanja interoperabilnosti unutar željezničkog sustava na području Unije, na način koji je sukladan odredbama Direktive [~~…/…o sigurnosti željezničkog sustava unutar Unije~~ Direktiva o sigurnosti željeznica]]. 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. ***Ostvarivanje tog cilja nužno podrazumijeva utvrđivanje optimalne razine tehničke usklađenosti te omogućuje pridonijeti postupnom oblikovanju unutarnjeg tržišta opreme i usluga za izgradnju, obnovu, modernizaciju i rad željezničkog sustava unutar Unije.*** **[Am. 15]**

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

3. ***Države članice mogu*** iz područja primjene ***mjera za provedbu*** ove Direktive ~~isključeni su sljedeći sustavi~~ ***isključiti***: **[Am. 16]**:

(a) podzemne željeznice, tramvaje***, sustave tramvaj-vlak*** i druge sustave lake željeznice; **[Am. 17]**

(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;

(ba) željezničku infrastrukturu u privatnom vlasništvu i vozila koja se koriste isključivo u takvoj infrastrukturi, pri čemu je koristi samo njezin vlasnik za vlastiti prijevoz robe; *[Am. 19]*

(bb) infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalnu, povijesnu ili turističku uporabu. *[Am. 20]*

~~4. Države članice mogu iz područja primjene mjera za provedbu ove Direktive isključiti:~~

~~(a) željezničku infrastrukturu u privatnom vlasništvu i vozila koja se koriste isključivo u takvoj infrastrukturi, pri čemu je koristi samo njezin vlasnik za vlastiti prijevoz robe;~~

~~(b) infrastrukturu i vozila predviđena isključivo za lokalnu, povijesnu ili turističku uporabu.~~ **[Am. 21]**

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Direktive:

(1) „željeznički sustav Unije” znači ***elementi konvencionalnih željezničkih sustava i sustava velikih brzina, navedeni*** u Prilogu I.***, točkama 1. i 2.***; **[Am. 22]**

Srijeda, 26. veljače 2014.

(2) „interoperabilnost" znači mogućnost željezničkog sustava da osigura siguran i neprekinuti promet vlakova kojim se postižu potrebne razine iskorištenosti tih pruga; ***Ta se sposobnost temelji na svim regulatornim, tehničkim i operativnim uvjetima koji se moraju ispuniti kako bi se zadovoljili temeljni zahtjevi.*** **[Am. 23]**

(3) „vozilo" znači željezničko vozilo s ~~vlastitim pogonom~~ ***vučom*** ili bez ***nje*** koje ~~se na vlastitim kotačima~~ ***je prikladno za kretanje*** ~~kreće~~ po željezničkoj pruzi u nepromjenjivom ili promjenjivom sastavu. Vozilo se sastoji od jednoga strukturnog ~~ili funkcionalnog~~ podsustava ili od više njih; **[Am. 24]**

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

(5) „podsustav" znači konstrukcijski ili funkcionalni dijelovi željezničkog sustava, kako je navedeno u Prilogu II.;

(5a) „mobilni podsustav" znači podsustav željezničkih vozila, prometno-upravljački podsustav i signalni podsustav te vozilo, kada se sastoji od jednog podsustava; **[Am. 25]**

(6) „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, uključujući opipljive i neopipljive predmete;

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

(8) „europska specifikacija" znači zajednička tehnička specifikacija, europska tehnička suglasnost kako je utvrđeno u Prilogu XXI. Direktivi 2004/17/EZ ili europska norma kako je definirana u članku 2. stavku 1. točki (b) Uredbe (EU) br. 1025/2012;

(9) „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;

(9a) „tijelo za ocjenjivanje sukladnosti" znači tijelo koje je prijavljeno ili imenovano da kao tijelo zaduženo za poslove ocjenjivanja sukladnosti, uključujući umjeravanje, ispitivanje, potvrđivanje i pregled. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao „prijavljeno tijelo" nakon njegova prijavljivanja od strane države članice. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti klasificirano je kao „prijavljeno tijelo" nakon njegova imenovanja od strane države članice; **[Am. 27]**

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

(11) „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 takvih koja utječu na kompatibilnost s postojećim sustavom, naročito željezničke pruge i mreže izdvojene od ostatka mreže Unije, 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 s podrijetlom iz trećih zemalja ili namijenjena njima;

(12) „modernizacija" znači svaka ***veća*** preinaka podsustava ili dijela podsustava koja donosi promjenu tehničke dokumentacije koja se prilaže izjavi o „EZ" provjeri, ako takva tehnička dokumentacija postoji, i koja povećava cjelokupne radne karakteristike podsustava. ***Kad se izmjene trebaju izvršiti u odnosu na podsustav ili vozilo, odgovarajući TSI će odrediti treba li ili ne predmetni posao odrediti kao veliki i, ukoliko da, razloge takvog određivanja***; **[Am. 28]**

(13) „obnova" znači svaka ***veća*** izmjena na podsustavu ili dijelu podsustava koja ne mijenja cjelokupne radne karakteristike podsustava***. Kad se izmjene trebaju izvršiti u odnosu na podsustav ili vozilo, odgovarajući TSI će odrediti treba li ili ne predmetni posao odrediti kao veliki i, ukoliko da, razloge takvog određivanja***; **[Am. 29]**

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

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

(16) „stavljanje u promet” znači sve aktivnosti kojima se podsustav ili vozilo stavlja u operativno stanje;

(17) „naručitelj” znači javni ili privatni subjekt koji naručuje projektiranje i/ili izgradnju, obnovu ili modernizaciju podsustava. Taj subjekt može biti željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture, posjednik***, subjekt zadužen za održavanje*** ili koncesionar koji je odgovoran za provođenje projekta; **[Am. 30]**

(18) „posjednik” znači osoba ili subjekt koji je vlasnik vozila ili ima pravo upotrebljavati ga, koristiti ~~ga~~ ***to vozilo*** kao prijevozno sredstvo, te je kao takav registriran u registru vozila iz ~~članka 43~~ ***članaka*** 43. ***i 43.a***.; **[Am. 31]**

(18a) „vlasnik” znači osoba ili subjekt koji je vlasnik vozila te je kao takav registriran u registru vozila iz članaka 43. i 43.a; **[Am. 32]**

(19) „projekt u kasnijoj fazi razvoja” znači svaki projekt čija je faza planiranja/izgradnje dostigla točku kada bi promjena tehničkih specifikacija mogla ugroziti održivost planiranog projekta;

(20) „usklađena norma” znači europska norma kako je definirana u članku 2. stavku 1. točki (c) Uredbe (EU) br. 1025/2012;

(21) „nacionalno tijelo nadležno za sigurnost” znači tijelo za sigurnost kako je određeno u članku 3. Direktive …/…/EU [Direktiva o sigurnosti željeznica ~~o sigurnosti željezničkog sustava unutar Unije~~];

(22) „tip” znači tip vozila koji određuje osnovne značajke projekta vozila, kako su obuhvaćene potvrdom o tipskom ispitivanju ili ispitivanju projekta opisanom u odgovarajućem modulu za provjeru;

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

(24) „subjekt zadužen za održavanje” znači subjekt koji je zadužen za održavanje vozila i koji je definiran u članku 3. Direktive …/…/EU [Direktiva o sigurnosti željeznica];

(25) „laka željeznica” znači gradski i/ili prigradski željeznički prijevozni sustav koji ima manji kapacitet i manju brzinu od sustava uobičajenih ili podzemnih željeznica, ali veći kapacitet i veću brzinu od sustava tramvaja. Sustavi lake željeznice mogu imati vlastitu prugu ili je mogu dijeliti s cestovnim prometom te obično ne razmjenjuju vozila s putničkim prometom na dugim relacijama ili teretnim prometom;

(26) „nacionalna pravila” ~~znače~~ ***su*** sva obvezujuća pravila koja sadrže sigurnosne zahtjeve ***koje je prijavila država članica i*** za željeznicu ili tehničke zahtjeve postavljene na razini države članice i koja su primjenjiva na ~~željezničke prijevoznike~~***s dionike u željezničkom prijevozu***, , bez obzira na tijelo koje ih izdaje; **[Am. 33]**

(27) „stanje projektiranog rada” znači uobičajeni način rada i predvidivi pogoršani uvjeti (uključujući trošenje) u opsegu i pod uvjetima primjene navedenima u tehničkoj dokumentaciji i dokumentaciji o održavanju;

(27a) „područje uporabe” znači mrežu ili mreže u Uniji, unutar jedne države članice ili skupine država članica, za koje je vozilo tehnički usklađeno u skladu sa svojom tehničkom dokumentacijom; **[Am. 34]**

(27b) „izolirana mreža” znači željeznička mreža države članice, ili njezin dio, sa širinom kolosijeka od 1 520 mm, koja je zemljopisno ili tehnički odvojena od europske mreže standardne nominalne širine (1 435 mm – dalje u tekstu „standardna širina”) i koja je zajedno s trećim zemljama dobro integrirana u željezničku mrežu širine kolosijeka od 1 520 mm, ali koja je izolirana od standardne mreže Unije. **[Am. 35]**

(28) „prihvatljiv način osiguravanja sukladnosti” znači neobvezujuća mišljenja koja izdaje Agencija radi definiranja načina utvrđivanja sukladnosti s temeljnim zahtjevima***, kako bi se privremeno nadoknadila umanjena vrijednost TSI-ja dok se TSI ne izmjeni***; **[Am. 36]**

Srijeda, 26. veljače 2014.

(28a) „Prihvatljivi nacionalni načini osiguravanja sukladnosti" znači drugi načini osiguravanja sukladnosti u državi članici koji daju osnove pretpostavci o sukladnosti s relevantnim dijelom nacionalnih pravila. Ti prihvatljivi nacionalni načini odobravanja prijavljuju se Agenciji. **[Am. 37]**

(29) „stavljanje na tržište" znači prvo stavljanje na raspolaganje interoperabilnog sastavnog dijela, podsustava ili vozila koje je spremno funkcionirati u stanju projektiranog rada na tržištu Unije;

(30) „proizvođač" znači svaka fizička ili pravna osoba koja proizvodi interoperabilni sastavni dio ili podsustav odnosno za koju je te komponente dizajnirao ili proizveo netko drugi, i koja ih stavlja na tržište pod vlastitim imenom ili zaštitnim znakom;

(31) „ovlašteni zastupnik" znači svaka fizička ili pravna osoba s poslovnim nastanom u Uniji, koju je proizvođač ***ili naručitelj*** pisano ovlastio da u njegovo ime obavlja određene zadaće; **[Am. 38]**

(32) „tehnička specifikacija" znači dokument kojim se propisuju tehnički zahtjevi koje proizvod, , ***podsustav,*** proces ili usluga moraju ispuniti; **[Am. 39]**

(33) „akreditacija" ima značenje dano u Uredbi (EZ) br. 765/2008;

(34) „nacionalno akreditacijsko tijelo" ima značenje dano u Uredbi (EZ) br. 765/2008;

(35) „ocjenjivanje sukladnosti" znači postupak kojim se dokazuje da su određeni zahtjevi koji se odnose na proizvod, proces, uslugu, sustav, osobu ili tijelo ispunjeni;

(36) „tijelo za ocjenjivanje sukladnosti" znači tijelo koje obavlja poslove ocjenjivanja sukladnosti, uključujući umjeravanje, ispitivanje, potvrđivanje i pregled;

(37) „osoba s ***invaliditetom ili*** ~~posebnim potrebama i~~ osoba sa smanjenom pokretljivošću" znači svaka osoba koja ima trajno ili privremeno tjelesno, duševno, intelektualno ili osjetilno oštećenje koje, u interakciji s različitim preprekama, može ometati njezino potpuno i učinkovito korištenje prijevoznim sredstvima na ravnopravnoj osnovi s ostalim putnicima ili čija je pokretljivost u prometu smanjena zbog dobi ***i koja, dakle, zahtijeva posebne usluge***; **[Am. 40]**

(38) „upravitelj infrastrukture" znači upravitelj infrastrukture kako je definiran u članku 3. Direktive …/…/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([1]) [o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora];

(39) „željeznički prijevoznik" znači željeznički prijevoznik kako je definiran u članku 3. Direktive …/… [o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora] i bilo koje drugo javno ili privatno poduzeće čija je djelatnost prijevoz robe i/ili putnika željeznicom, pri čemu to poduzeće mora osigurati vuču, što uključuje i poduzeća koja osiguravaju samo vuču.

Članak 3.

Temeljni zahtjevi

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

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

2a. Nikoga se ne smije izravno ili neizravno diskriminirati na temelju invaliditeta. Kako bi se svim građanima Unije omogućila korist od prednosti uređenja nekog prostora bez unutarnjih granica, države članice osiguravaju da je željeznički sustav bez prepreka. **[Am. 41]**

([1]) Direktiva…/…/EU Europskog parlamenta i Vijeća od …[o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora] (SL L …)

Srijeda, 26. veljače 2014.

POGLAVLJE II.

TEHNIČKE SPECIFIKACIJE ZA INTEROPERABILNOST (TSI)

Članak 4.

Sadržaj tehničkih specifikacija za interoperabilnost

1. Svaki podsustav definiran u Prilogu II. mora biti obuhvaćen jednim TSI-jem. Po potrebi, podsustav može biti obuhvaćen s nekoliko TSI-ja i jedan TSI može obuhvaćati nekoliko podsustava.

2. Komisija je u skladu s člankom 46. ovlaštena donositi delegirane akte koji se odnose na prilagodbu Priloga II. tehničkom napretku u pogledu raščlambe željezničkog sutava na podsustave i opisa tih podsustava.

3. ***Fiksni*** podsustavi moraju biti u skladu s TSI-jima koji su na snazi u trenutku ~~njihovog stavljanja u rad, modernizacije ili obnove, u skladu s ovom Direktivom~~ ***prvog imenovanja prijavljenog tijela i najkasnije*** u ***trenutku odobrenja za izdavanje dozvola za izgradnju. Vozila moraju biti u*** skladu s ***TSI-jima i nacionalnim propisima na snazi u trenutku prvog imenovanja prijavljenog tijela***. Ta se usklađenost mora stalno održavati za vrijeme uporabe svakog sustava. **[Am. 42]**

4. Svaki TSI mora:

(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;

(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. ***To uključuje i identifikaciju mogućih rezervnih željezničkih dijelova koje treba standardizirati u skladu s člankom 41. Uredbe (EU) br. …/… Europskog parlamenta i Vijeća*** ([1]). ***Popis rezervnih dijelova koje treba standardizirati uključen je u svaki TSI, uključujući i postojeće primjerke;*** **[Am. 43]**

(e) za svaki razmatrani slučaj navesti postupke za ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti za uporabu interoperabilnih sastavnih dijelova s jedne strane ili „EZ" provjere podsustava s druge strane. Ti se postupci moraju temeljiti na modulima utvrđenim u Odluci 2010/713/EU;

(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, uključujući određivanje rokova za dovršenje tih faza ~~u slučaju potrebe~~. ***Raspored kojim se utvrđuju faze povezuje se s procjenom kojom se analiziraju predviđeni troškovi i koristi njegove provedbe te očekivane posljedice za subjekte i gospodarske sudionike na koje se utječe***; **[Am. 44]**

(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 primjenu TSI-ja.

(h) navesti odredbe koje se odnose na postojeće podsustave i tipove vozila, osobito u slučaju modernizacije i obnove, s novom dozvolom ili bez nje ili novim rješenjem za stavljanje u promet;

([1]) ***Uredba (EU) br. …/… Europskog parlamenta i Vijeća od … o Europskoj agenciji za željeznice i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 881/2004 (SL L …).***.

Srijeda, 26. veljače 2014.

(i) navesti parametre ~~koje provjerava željeznički prijevoznik i postupke koji se primjenjuju~~ za provjeru ~~tih parametara nakon dostave dozvole za stavljanje vozila na tržište, a prije donošenja rješenja za stavljanje u promet~~ kako bi se osigurala kompatibilnost između vozila i trasa na kojima je predviđeno da prometuju; **[Am. 45]**

(ia) navesti posebne parametre koje treba provjeriti i opskrbiti opisima za obnovu, poboljšanje ili zamjenu rezervnih dijelova ili interoperabilnih sastavnih dijelova s kojima treba postupati u skladu s člankom 21. stavkom 3. *[Am. 46]*

5. 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 u zadanom roku.

6. 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 s 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 predviđeni u stavku 4. točkama (c) do (g).

7. 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.

8. TSI-ji ne sprečavaju države članice da se odluče koristiti se infrastrukturama za promet željezničkih vozila koje nisu obuhvaćene TSI-jima.

9. 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 koji su lako dostupni i u javnoj uporabi.

Članak 5.

Izrada nacrta, donošenje i revizija TSI-ja

1. Komisija izdaje mandat Agenciji za izradu nacrta TSI-jeva i njihovih izmjena te za davanje odgovarajućih preporuka Komisiji.

1a. Radi uspostavljanja i provođenja najodrživijih rješenja, pri izradi nacrta, donošenju i reviziji svih TSI-ja, uključujući osnovne parametre, u obzir se uzimaju predviđeni troškovi i koristi svih tehničkih rješenja, zajedno s njihovim sučeljima. **[Am. 47]**

2. Izrada nacrta svakog TSI-ja ima sljedeće faze.

(a) 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.

(b) 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 ***i uzimaju se u obzir zahtjevi iz Direktive .../…/EU [~~o sigurnosti željezničkog sustava unutar Europske unije~~ Direktiva o sigurnosti željeznica]. Države članice sudjeluju u toj ocjeni davanjem, kad je to potrebno, traženih podataka.*** **[Am. 48]**

3. Radi uzimanja u obzir tehnološkog razvoja ili društvenih zahtjeva, Agencija izrađuje nacrt TSI-ja i njihovih izmjena na temelju mandata iz stavka 1., u skladu s člancima 4. i 15. Uredbe (EU) br …/… [Uredba o Agenciji] i poštujući načela otvorenosti, konsenzusa i transparentnosti kako su definirana u Prilogu II. Uredbe (EU) br. 1025/2012.

4. ~~Tijekom pripremnih radova~~ ***Odbor iz članka 48. potrebno je redovito obavješćivati o pripremnim radovima*** na izradi TSI-ja***. Tijekom tog rada*** Komisija može ***na zahtjev odbora*** na izradi TSI-ja Komisija može 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. **[Am. 49]**

5. Ako je zbog tehničke kompatibilnosti potrebno istodobno stavljanje u promet različitih podsustava, datumi stupanja na snagu dotičnih TSI-ja moraju također biti isti.

6. 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.

7. U skladu s člankom 6. Uredbe (EU) br …/… [Uredba o Agenciji], Agencija sastavlja i redovito ažurira popis udruga i tijela korisnika s kojima se potrebno savjetovati. Popis ***nužno uključuje predstavničke udruge i tijela iz svih država članica te ga*** je moguće ponovno ispitati i ažurirati na zahtjev države članice ili na inicijativu Komisije. **[Am. 50]**

8. Pri izradi, donošenju i reviziji TSI-ja uzima se u obzir mišljenje ***odgovarajućih*** socijalnih partnera u ***svim državama članicama u*** vezi s uvjetima iz članka 4. stavka 4. točke (g) ***te iz svakog drugog TSI-ja koji izravno ili neizravno utječe na uključeno osoblje***. U tu se svrhu Agencija savjetuje sa socijalnim partnerima prije podnošenja preporuka Komisiji u vezi s TSI-jima i njihovim izmjenama. Socijalni se partneri u tu svrhu savjetuju u okviru Odbora za sektorski dijalog, osnovanog u skladu s Odlukom Komisije 98/500/EZ ([1]). Socijalni partneri svoje mišljenje daju u roku od tri mjeseca.**[Am. 51]**

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.

10. Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u vezi s TSI-jima i njihovim izmjenama u skladu s člankom 46.

Kada, u slučaju manjkavosti otkrivenih u TSI-jima u skladu s člankom 46., to zahtijevaju krajnje hitni razlozi, na delegirane akte donesene na temelju ovog članka primjenjuje se postupak predviđen u članku 47.

Članak 6.

Manjkavosti u TSI-jima

1. Ako se nakon donošenja ispostavi da je TSI manjkav, taj će TSI biti izmijenjen u skladu s člankom 5. stavkom 3.

2. Dok se ne revidira TSI, Komisija od Agencije može zatražiti mišljenje. Komisija analizira mišljenje Agencije i obavješćuje države članice o svojim zaključcima.

3. Na zahtjev Komisije, mišljenja Agencije iz stavka 2. predstavljaju prihvatljiv način osiguravanja sukladnosti radi ispunjavanja temeljnjih zahtjeva i stoga se mogu koristiti za procjenu projekata.

3a. Član mreže predstavničkih tijela može preko Komisije nastupiti kao podnositelj zahtjeva te zatražiti prikupljanje mišljenja o nedostacima nekog TSI-ja. Podnositelja zahtjeva se odmah obavješćuje o donesenoj odluci. Komisija propisno dostavlja izjavu o razlozima za svako odbijanje. **[Am. 52]**

([1]) Odluka Komisije 98/500/EZ od 20. svibnja 1998. o osnivanju Odbora za sektorski dijalog između socijalnih partnera na europskoj razini (SL L 225, 12.8.1998., str. 27.).

Članak 7.

Neprimjenjivanje TSI-ja

1. Države članice imaju pravo ne primjenjivati jedan ili više TSI-ja ili njihovih dijelova u sljedećim slučajevima:

(a) za predloženi novi podsustav ili njegov dio, za obnovu ili modernizaciju postojećeg podsustava ili njegovog dijela, ili za bilo koji element iz članka 1. stavka 1. u kasnijoj fazi razvoja ili koji je predmet ugovora u tijeku izvođenja na datum primjene tih TSI-ja;

(b) 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; u tom će slučaju neprimjenjivanje TSI-ja biti vremenski ograničeno;

(c) za svaku predloženu obnovu, nadogradnju ili modernizaciju postojećeg podsustava ili njegovog dijela, u slučaju kada bi primjena tih TSI-ja ***ozbiljno*** štetila gospodarskoj održivosti ~~projekta~~ ***projekta***. **[Am. 53]**

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

3. U svim slučajevima iz stavka 1., dotična država članica šalje Komisiji zahtjev da ne primjenjuje TSI, također navodeći alternativne odredbe koje ta država članica namjerava primjenjivati umjesto TSI-ja. Komisija utvrđuje provedbenim aktima sadržaj dokumentacije koja se prilaže uz zahtjev za neprimjenu jednog ili više TSI-ja ili njihovih dijelova, pojedinosti, format i načine prijenosa te dokumentacije. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 48. stavka 3. Komisija provjerava dokumentaciju, analizira alternativne odredbe koje država članica namjerava primjenjivati umjesto TSI-ja, odlučuje o prihvaćanju ili neprihvaćanju zahtjeva da se ne primjenjuje TSI i obavješćuje državu članicu o svojoj odluci.

4. Dok Komisija ne donese odluku, država članica može bez odlaganja primjenjivati alternativne odredbe iz stavka 3.

5. Komisija svoju odluku donosi u roku od četiri mjeseca od postavljanja zahtjeva kojemu je priložena ukupna dokumentacija. U nedostatku takve odluke, zahtjev se smatra prihvaćenim.

6. Sve države članice moraju biti obaviještene o rezultatima analize i rezultatu postupka utvrđenog u stavku 3.

POGLAVLJE III.

INTEROPERABILNI SASTAVNI DIJELOVI

Članak 8.

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 ***u skladu s područjem uporabe određenim u članku 2. točki 27.a***, te na primjeren način ugradili i održavali. **[Am. 54]**

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

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 dobivanje izjave o sukladnosti „EZ” ili prikladnosti za uporabu.

Država članica ne smije zabraniti, ograničiti ili ometati stavljanje u rad interoperabilnih sastavnih dijelova prepoznatih za područje za koje su namijenjeni ako se to područje nalazi na njezinu državnom području. **[Am. 55]**

Komisiju se ovlašćuje za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 46. o području ~~utvrđuje provedbenim aktima područje~~ primjene i ***sadržaju*** ~~sadržaj~~ izjave o ~~sukladnosti~~ „EZ” ***sukladnosti i*** ~~ili~~ prikladnosti za uporabu interoperabilnih sastavnih dijelova~~, njezin format i pojedinosti o podacima koje obuhvaća. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 48. stavka 3.~~ **[Am. 56]**

2a. Komisija provedbenim aktima utvrđuje format i pojedinosti o podacima obuhvaćenima u izjavi „EZ-a”o sukladnosti i prikladnosti za uporabu interoperabilnih sastavnih dijelova. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 48. stavka 3. **[Am. 57]**

Članak 9.

Sukladnost ili prikladnost za uporabu

1. Države članice i Agencija smatraju interoperabilnima i sukladnim s osnovnim zahtjevima one interoperabilne sastavne dijelove koji su obuhvaćeni izjavom o sukladnosti „EZ” ili prikladnosti za uporabu.

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 i Agencija 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 8. stavka 1.

Članak 10.

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

1. Za uspostavljanje izjave o sukladnosti „EZ” ili prikladnosti nekog interoperabilnog sastavnog dijela za uporabu, proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik s poslovnim nastanom u Uniji primjenjuje odredbe utvrđene u mjerodavnim TSI-jima.

2. Kada se to nalaže u odgovarajućem TSI-ju, ocjenjivanje sukladnosti ili prikladnosti interoperabilnog sastavnog dijela za uporabu obavlja prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti kod kojeg je proizvođač ili njegov ovlašteni zastupnik s poslovnim nastanom u Uniji podnio zahtjev.

3. Ako interoperabilni sastavni dijelovi podliježu drugim direktivama Unije 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 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 se 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. Kako bi se izbjeglo stavljanje na tržište interoperabilnih sastavnih dijelova koji nisu usklađeni s temeljnim zahtjevima i ne dovodeći u pitanje odredbe članka 11.:

(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 Uniji po potrebi zahtijeva da iznova uspostavi sukladnost interoperabilnog sastavnog dijela 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 ograničila ili zabranila stavljanje dotičnog interoperabilnog sastavnog dijela na tržište ili se pobrinula da se on ukloni s tržišta u skladu s postupcima predviđenima u članku 11.

Članak 11.

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 i 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, povukla ga s tržišta ili ga opozvala. Država članica odmah obavješćuje Komisiju i druge države članice o poduzetim mjerama i navodi razloge za svoju odluku, pri čemu naročito naznačava proizlazi li neusklađenost iz:

(a) neispunjavanja temeljnih zahtjeva;

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

(c) neprimjerenosti europskih specifikacija.

2. ***Agencija na temelju ovlaštenja Komisije bez odlaganja i svakako u roku od 20 dana započinje postupak savjetovanja sa zainteresiranim*** ~~Komisija se što je prije moguće savjetuje s dotičnim~~ stranama. Nakon ***tog*** savjetovanja***, Agencija utvrđuje*** opravdanost mjere***. Agencija*** odmah obavješćuje ***Komisiju,*** državu članicu koja je ***u tom pogledu*** ~~Kada nakon savjetovanja Komisija ustanovi opravdanost mjere, ona o tome odmah obavješćuje državu članicu koja je poduzela inicijativu za tu mjeru. 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 Uniji. **[Am. 58]**

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

~~4. Komisija jamči obavješćivanje država članica o tijeku i rezultatima tog postupka.~~ **[Am. 59]**

POGLAVLJE IV.

PODSUSTAVI

Članak 12.

Slobodno kretanje podsustava

Ne dovodeći u pitanje odredbe poglavlja V., 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:

(a) u okviru postupka koji vodi do izdavanja izjave „EZ” o provjeri,

(b) 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.

Srijeda, 26. veljače 2014.

Članak 13.

Sukladnost s TSI-jima i nacionalnim propisima

1. Države članice i Agencija smatraju da su ***interoperabilni i da ispunjavaju temeljne zahtjeve oni*** konstrukcijski podsustavi koji čine željeznički sustav i koji, ***po potrebi,*** imaju izjavu o „EZ" provjeri ***utvrđenu upućivanjem na TSI-jeve u skladu s člankom 15. ili izjavom o provjeri utvrđenom upućivanjem na prijavljene nacionalne propise u skladu s člankom 15.a, ili objema.*** **[Am. 60]**

~~2. Provjera interoperabilnosti konstrukcijskog podsustava koji sačinjava željeznički sustav izvodi se u vezi s ispunjavanjem temeljnih zahtjeva upućivanjem na TSI-je i nacionalne propise prijavljene u skladu sa stavkom 3.~~ **[Am. 61]**

2a. Odluke o dodjeli odobrenja temelje se na onim TSI-jima i prijavljenim nacionalnim propisima koji su primjenjivi u trenutku podnošenja zahtjeva. **[Am. 62]**

3. Države članice za svaki podsustav sačinjavaju popis nacionalnih propisa koji se koriste za provođenje temeljnih zahtjeva ***i/ili prihvatljivih nacionalnih načina osiguravanja sukladnosti*** u sljedećim slučajevima: **[Am. 63]**

(a) kada TSI-ji ne obuhvaćaju potpuno određene aspekte koji odgovaraju temeljnim zahtjevima (otvorena pitanja);

(b) kada je neprimjenjivanje jednog ili više TSI-ja ili njihovih dijelova bilo prijavljeno u skladu s člankom 7.;

(c) kada poseban slučaj zahtijeva primjenu tehničkih pravila koja nisu uključena u odgovarajući TSI.

(d) u slučaju kad nacionalni propisi služe za opis postojećih sustava.

(da) u slučaju kada mreže i vozila nemaju TSI-jeve; *[Am. 64]*

(db) iz posebnih sigurnosnih razloga jedne ili više država članica, pod uvjetom da su dokazani i podložni ovlastima Agencije. *[Am. 65]*

4. Države članice određuju tijela odgovorna za provođenje postupka za izjavu o „EZ" provjeri iz članka 15. u vezi s tim tehničkim propisima.

Članak 14.

Nacionalni propisi

1. Države članice obavješćuju Komisiju ***i Agenciju*** o popisu nacionalnih propisa ***koji se koriste u skladu s člankom*** 13. ***stavkom*** 3. ***u sljedećim slučajevima***:iz članka 13. stavka 3.:**[Am. 66]**

(a) pri svakoj promjeni popisa propisa ~~ili~~ **[Am. 67]**

(b) ***kada je zahtjev*** ~~nakon predaje zahtjeva~~ za neprimjenjivanje TSI-ja ***predan*** u skladu s člankom 7. ~~ili~~ **[Am. 68]**

(c) nakon objavljivanja odgovarajućeg TSI-ja ili njegove revizije, obzirom na uklanjanje nacionalnih propisa koji su postali suvišni zbog riješenih otvorenih pitanja u TSI-jima.

(ca) kad nacionalni propis(i) još nije/nisu prijavljen(i) do datuma stupanja na snagu ove Direktive. *[Am. 69]*

1a. U roku od jednog mjeseca nakon stupanja na snagu ove Direktive države članice obavješćuju Komisiju o svim postojećim nacionalnim propisima koji nisu prijavljeni do tog dana. **[Am. 70]**

2. Države članice obavješćuju ~~Agenciju i Komisiju~~ o cjelovitom tekstu postojećih nacionalnih propisa odgovarajućim računalnim sustavom u skladu s člankom 23. Uredbe (EU) br. …/… [Uredba o Agenciji]. **[Am. 71]**

Srijeda, 26. veljače 2014.

3. Države članice mogu donijeti nove nacionalne propise samo u sljedećim slučajevima:

(a) kada TSI ne ispunjava u potpunosti temeljne zahtjeve;

(b) kao nužnu preventivnu mjeru, posebice nakon nesreće.

4. Ako država članica namjerava uvesti novi nacionalni propis, nacrt tog propisa ***podnosi*** ~~prosljeđuje~~ Agenciji i Komisiji ***na pregled barem tri mjeseca prije predviđenog stupanja na snagu, navodeći razlog uvođenja u skladu s člankom 21. Uredbe (EU) br. …/… [Uredba o Agenciji]*** preko odgovarajućega računalnog sustava u skladu s člankom 23. te Uredbe. **[Am. 72]**

4a. Pri prijavi postojećeg ili novog nacionalnog propisa država članica pruža dokaz o potrebi za tim propisom kako bi ispunila temeljni zahtjev koji još nema relevantan TSI. Državama članicama ne odobrava se prijavljivanje nijednog nacionalnog propisa bez obrazloženja te potrebe.

Agencija ima na raspolaganju dva mjeseca da pregleda nacrt pravila i Komisiji da preporuku. Komisija odobrava ili odbacuje nacrt pravila. Samo u slučaju hitnih preventivnih mjera, države članice mogu usvojiti i primijeniti novo pravilo bez odgađanja, uz valjanost od 2 mjeseca. Ako se takvo pravilo odnosi na više država članica, Komisija u suradnji s nacionalnim tijelima za sigurnost vodi usklađivanje pravila na razini EU-a. **[Am. 73]**

5. Države članice osiguravaju da su nacionalni propisi, uključujući one koji obuhvaćaju sučelja između vozila i mreže, dostupna besplatno i na jeziku koji razumiju sve dotične strane.

6. 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 45.

7. Nacionalna pravila odobrena u skladu s ovim člankom ne podliježu postupku prijavljivanja iz Direktive 98/34/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([1]).

8. Komisija provedbenim aktima utvrđuje razvrstavanje prijavljenih nacionalnih ~~pravila~~ ***propisa*** u različite skupine s ciljem olakšavanja ***uzajamnog priznavanja u različitim državama članicama i*** provjera kompatibilnosti između stabilnih i pokretnih postrojenja. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 48. stavka 3. ***Agencija razvrstava, u skladu s tim provedbenim aktima, nacionalne propise prijavljene u skladu s tim člankom te objavljuje odgovarajući registar. U registru se također popisuju svi prihvatljivi nacionalni načini osiguravanja sukladnosti.*** **[Am. 74]**

U skladu s provedbenim pravilima iz prvog podstavka Agencija razvrstava nacionalne propise koji su prijavljeni u skladu s ovim člankom.

9. Nacrte nacionalnih propisa i važeće nacionalne propise ispituje Agencija u skladu s postupcima utvrđenima u člancima 21. i 22. Uredbe (EU) br. …/… [Uredba o Agenciji].

Članak 15.

Postupak za izdavanje izjave o „EZ” provjeri

1. Za izdavanje izjave o „EZ” provjeri, podnositelj zahtjeva moli prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti koje je odabrao za tu namjenu da primijeni postupak „EZ” provjere. Podnositelj zahtjeva može biti naručitelj ili proizvođač ili njihov ovlašteni zastupnik u Uniji.

2. Zadatak prijavljenog tijela za ocjenjivanje sukladnosti 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 ~~može obuhvatiti~~ ***obuhvaća*** i provjeru sučelja dotičnog podsustava sa sustavom u koji se uključuje, na temelju dostupnih podataka iz mjerodavnog TSI-ja i registara iz članaka 44. i 45. **[Am. 75]**

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

3. Prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti odgovorno je za sastavljanje tehničke dokumentacije koja se prilaže izjavi o „EZ" provjeri. Ta tehnička dokumentacija mora sadržavati sve potrebne dokumente o značajkama podsustava i po potrebi sve dokumente o potvrđivanju sukladnosti interoperabilnih sastavnih dijelova. Ona također sadrži sve elemente koji se odnose na uvjete i ograničenja uporabe te upute o servisiranju, stalnom ili rutinskom nadzoru, prilagođavanju i održavanju.

4. Svaka ~~izmjena tehničke dokumentacije navedene u stavku 3. koja utječe na provedene provjere implicira potrebu~~ ***modernizacija podrazumijeva potrebu*** da se izda nova izjava o „EZ" provjeri. **[Am. 76]**

5. Prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti može izdati privremene izjave o provjeri kako bi obuhvatilo određene faze postupka provjere određenih dijelova podsustava. U takvom se slučaju primjenjuju postupci provjere utvrđeni u skladu sa stavkom 7. točkom (a).

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

~~7. Komisija provedbenim aktima utvrđuje:~~

~~(a) postupke provjere podsustava, uključujući opća načela, sadržaj, postupak i dokumente povezane s postupkom „EZ" provjere i postupkom provjere u slučaju primjene nacionalnih propisa.~~

~~(b) obrasce za izjavu o „EZ" provjeri i za izjavu o provjeri u slučaju primjene nacionalnih propisa te obrasce dokumenata za tehničku dokumentaciju koji se moraju priložiti uz izjavu o provjeri.~~

~~Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 48. stavka 3.~~ **[Am. 78]**

7a. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 46. radi utvrđivanja postupaka provjere podsustava, uključujući opća načela, sadržaj, postupak i dokumente povezane s „EZ-ovim" postupkom provjere i postupkom provjere u slučaju primjene nacionalnih propisa. **[Am. 79]**

7b. Komisija provedbenim aktima utvrđuje obrasce za izjavu „EZ-a" o provjeri i za izjavu o provjeri u slučaju primjene nacionalnih propisa te obrasce dokumenata za tehničku dokumentaciju koji se moraju priložiti izjavi o provjeri.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 48. stavka 3. **[Am. 80]**

Članak 15.a

Postupak za izdavanje izjave o provjeri u slučaju nacionalnih propisa

Postupci za izdavanje izjave „EZ-a" o provjeri iz članka 15. također se prema potrebi primjenjuje radi izdavanja izjave o provjeri u vezi s nacionalnim propisima.

Države članice imenuju tijela zadužena za provođenje postupka provjere u vezi s nacionalnim propisima u skladu s člankom VI. **[Am. 77]**

Članak 16.

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 izmjene TSI-ja iz članka 6.

Članak 17.

Pretpostavka o sukladnosti

Smatra se da interoperabilni sastavni dijelovi i podsustavi koji udovoljavaju usklađenim normama ili njihovim dijelovima na koje se upućuje u *Službenom listu Europske unije* ispunjavaju temeljne zahtjeve obuhvaćene tim normama ili njihovim dijelovima navedenima u Prilogu III.

POGLAVLJE V.

STAVLJANJE NA TRŽIŠTE I STAVLJANJE U RAD

Članak 18.

Stavljanje stabilnih postrojenja u rad

1. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustavi uz prugu te podsustavi energije i infrastrukture stavljaju se u rad samo ako su projektirani, izgrađeni i ugrađeni tako da ispunjavaju temeljne zahtjeve navedene u Prilogu III. i ako dobiju odgovarajuću dozvolu u skladu sa stavkom 2.

2. Svako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost odobrava stavljanje u ***pogon*** ~~rad~~ podsustava energije i infrastrukture ***te prometno-upravljačkih podsustava i signalni sustav koje nije ERTMS,*** koji se nalaze ili rade na području ***njegove*** ~~njezine~~ države članice. ***Nacionalna tijela za sigurnost u obzir uzimaju mišljenje Agencije kad se radi o koridorima TEN-T ili prekograničnim odsjecima.***

Agencija ovlašćuje prekogranične infrastrukture s jednim upraviteljem infrastrukture. **[Am. 81]**

Agencija ~~izdaje rješenja kojima odobrava stavljanje u rad prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava uz prugu koji se nalaze ili rade na području Unije.~~ ***ovlašćuje sustav ERTMS u bliskoj suradnji s nacionalnim tijelima za sigurnost. Prije no što Agencija ovlasti ERTMS, nacionalna tijela za sigurnost nadležna su za provjeru operativne kompatibilnosti s nacionalnim mrežama. Agencija osigurava ujednačenu primjenu sustava ERTMS u Uniji.*** **[Am. 82]**

U slučaju ERTMS-a, Agencija se savjetuje s predmetnim nacionalnim tijelom za sigurnost najkasnije jedan mjesec od primitka potpunog zahtjeva kako bi se osigurao usklađeni razvoj ERTMS-a u Uniji. Nacionalno tijelo za sigurnost unutar dva mjeseca izdaje mišljenje Agenciji o tehničkoj i operativnoj kompatibilnosti podsustava s vozilima koja su namijenjena za rad u predmetnom dijelu te mreže. Agencija, koliko je to moguće, uzima to mišljenje u obzir prije izdavanja dozvole te u slučaju neslaganja, obavještava nacionalno tijelo za sigurnost uz navođenje razloga za to. Ovaj članak ne dovodi u pitanje obveze Agencije kao tijela nadležnog za sustav sukladno poglavlju 6. Uredbe (EU) br. …/… [Uredba Agencije].

Ako se Agencija ne slaže s negativnom ocjenom nacionalnog tijela za sigurnost o tome obavještava predmetno tijelo, dajući razloge za to neslaganje. Agencija i nacionalno tijelo za sigurnost surađuju s ciljem donošenja procjene prihvatljive objema stranama. Po potrebi, i ako Agencija i nacionalno tijelo za sigurnost tako odluče, u postupak može biti uključen i podnositelj zahtjeva. Ako se ne postigne dogovor o uzajamno prihvatljivoj procjeni u roku od jednog mjeseca nakon što je Agencija o svom neslaganju obavijestila nacionalno tijelo za sigurnost, Agencija donosi konačnu odluku, osim ako nacionalno tijelo za sigurnost nije predmet poslalo na arbitražu Odboru za žalbe u skladu s člankom 51. Uredbe (EU) br. …/… [Uredba o Agenciji]. Odbor za žalbe odlučuje o tome hoće li potvrditi prijedlog odluke Agencije najkasnije jedan mjesec nakon zahtjeva nacionalnog tijela za sigurnost.

Svaku odluku kojom se odbija stavljanje u promet stabilnih postrojenja Agencija mora biti primjereno utemeljiti. Podnositelj zahtjeva može, najkasnije jedan mjesec od primitka negativne odluke, od Agencije zatražiti reviziju odluke. Taj se zahtjev upotpunjuje obrazloženjem. Agencija ima rok od dva mjeseca od primitka zahtjeva za preispitivanje da potvrdi ili preinači svoju odluku. Ako je negativna odluka Agencije potvrđena, podnositelj zahtjeva može podnijeti žalbu Odboru za žalbe uspostavljenom u skladu s člankom 51. Uredbe (EU) br. …/… [Uredba o Agenciji]. **[Am. 83]**

Agencija i nacionalna tijela nadležna za sigurnost osiguravaju detaljne upute o načinu dobivanja dozvola iz prvog i drugog podstavka. Upute za podnošenje zahtjeva koje opisuju i objašnjavaju zahtjeve za te dozvole i navode dokumente koji se moraju dostaviti podnositeljima zahtjeva su na raspolaganju besplatno. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost i Agencija surađuju pri širenju takvih informacija.

3. Da bi odobrili stavljanje u rad podsustava iz stavka 1., nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ili Agencija, ovisno o tome koje je tijelo nadležno prema stavku 2., moraju dobiti dokaz o:

(a) izjavi o „EZ" provjeri;

(b) tehničkoj kompatibilnosti tih podsustava sa sustavom u koji se ugrađuju, utvrđenoj na temelju mjerodavnih TSI-ja, nacionalnih propisa i registara;

(c) sigurnoj integraciji tih podsustava, utvrđenoj na temelju mjerodavnih TSI-ja, nacionalnih propisa, registara te zajedničkih sigurnosnih metoda navedenih u članku 6. Direktive…/…/EU [~~o sigurnosti željezničkog sustava unutar Unije~~ Direktiva o sigurnosti željeznica].

(ca) izjavu o provjeri u slučaju primjene nacionalnih propisa. *[Am. 84]*

Najkasnije jedan mjesec nakon primitka zahtjeva podnositelja, Agencija ili nacionalno tijelo za sigurnost, ovisno o nadležnosti, obavještavaju podnositelja zahtjeva da je dokumentacija potpuna ili traži potrebne dopunske podatke, za što postavlja razumni rok. **[Am. 85]**

4. Pri obnovi ili modernizaciji postojećih podsustava, podnositelj zahtjeva šalje dokumentaciju o projektu nacionalnom tijelu ~~nadležnom~~ za sigurnost (~~kod podsustava~~ ***za podsustave*** energije i infrastrukture ***i prometno-upravljačke podsustave te signalne sustave koji nisu ERTMS***)) ili Agenciji (~~kod prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih podsustava uz prugu~~ ***za ERTMS ili prekograničnu infrastrukturu s jednim upraviteljem infrastrukture***). Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ili Agencija tu dokumentaciju razmatraju i na temelju kriterija navedenih u stavku 5. odlučuju je li potrebna nova dozvola za stavljanje u rad. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost i Agencija donose svoje odluke u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju najkasnije ~~četiri~~ ***tri*** mjeseca nakon primitka svih potrebnih podataka. **[Am. 86]**

5. Pri obnovi ili modernizaciji postojećih podsustava potrebna je nova izjava „EZ" o provjeri, kako je navedeno u članku 15. stavku 4. Osim toga, potrebna je i nova dozvola za stavljanje u rad kad:

(a) bi predviđeni radovi mogli imati negativan učinak na ukupnu sigurnost podsustava ili

(b) to zahtijevaju mjerodavni TSI-ji ili

(c) to zahtijevaju nacionalni provedbeni planovi koje su donijele države članice.

Članak 19.

Stavljanje mobilnih podsustava na tržište

1. Podnositelj zahtjeva stavlja na tržište ~~podsustav željezničkih vozila te prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav u vozilu~~ ***mobilne podsustave*** samo ako su projektirani, izgrađeni i ugrađeni tako da ispunjavaju temeljne zahtjeve navedene u Prilogu III. **[Am. 87]**

2. Podnositelj zahtjeva posebno osigurava da se dostavi izjava „EZ" o provjeri.

3. Pri obnovi ili modernizaciji postojećih podsustava potrebna je nova izjava „EZ" o provjeri, kako je navedeno u članku 15. stavku 4.

Članak 20.

Dozvola za stavljanje vozila na tržište

1. Vozilo se stavlja na tržište tek nakon ishođenja dozvole za ***vozilo*** ~~stavljanje vozila na tržište koju izdaje Agencija~~ u skladu sa ~~stavkom 5.~~ ***ovim člankom***. **[Am. 88]**

Srijeda, 26. veljače 2014.

Dozvola za stavljanje vozila na tržište navodi:

(a) područje uporabe;

(b) vrijednosti parametara opisane u TSI-jima i, ako je primjenjivo, u nacionalnim propisima, koji su relevantni za provjeru tehničke kompatibilnosti vozila i područja uporabe;

(c) sukladnost vozila s odgovarajućim TSI-jima i skupom nacionalnih propisa koji se odnose na parametre iz točke (b);

(d) uvjete korištenja vozila i sva druga ograničenja. *[Am. 89]*

2. ~~Agencija izdaje rješenja kojima dozvoljava stavljanje vozila na tržište. Tim se dozvolama potvrđuju vrijednosti parametara bitnih za provjeru tehničke kompatibilnosti između vozila i stabilnih postrojenja opisane u TSI-jima.~~ Dozvola za stavljanje vozila ***u promet izdaje se*** na ***temelju dokumentacije vozila ili tipa vozila koju predaje podnositelj zahtjeva i koja uključuje pisani dokaz o sljedećem:*** ~~tržište također sadrži podatke o usklađenosti vozila s mjerodavnim TSI-jima i skupom nacionalnih propisa koji se odnose na te parametre.~~

— u odnosu na mobilne podsustave koji čine vozilo:

(a) primjerena izjava o provjeri u skladu s člankom 19. ,

(b) tehnička kompatibilnost unutar vozila;

(c) sigurna integracija unutar vozila;

— u odnosu na vozilo:

tehnička kompatibilnost vozila s mrežama na području uporabe. **[Am. 90]**

Tehnička usklađenost utvrđuje se na temelju mjerodavnih TSI-ja i, po potrebi, nacionalnih propisa i registara. Kada su za dobivanje pisanih dokaza o tehničkoj kompatibilnosti potrebna ispitivanja, uključena nacionalna tijela za sigurnost mogu podnositelju zahtjeva izdati privremenu dozvolu za korištenje vozila u svrhu praktičnih provjera na mreži. Upravitelj infrastrukture nakon savjetovanja s podnositeljem zahtjeva ulaže potrebne napore kako bi se osiguralo provođenje svih testova u roku od mjesec dana od primitka zahtjeva podnositelja. Po potrebi, nacionalno tijelo nadležno za sigurnost poduzima mjere kojima jamči provođenje tih ispitivanja.

Sigurna integracija tih podsustava u vozilo uspostavlja se na temelju mjerodavnih TSI-ja, zajedničkih sigurnosnih metoda navedenih u članku 6. Direktive…/…/EU [~~o sigurnosti željezničkog sustava unutar Unije~~ Direktiva o sigurnosti željeznica] i, po potrebi, nacionalnih propisa. **[Am. 91]**

3. ***Agencija izdaje dozvolu vozilu nakon procjene elemenata iz dokumentacije navedene*** u ***stavku 2. u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju najkasnije četiri mjeseca nakon primitka svih potrebnih podataka podnositelja zahtjeva. Unutar jednog mjesec Agencija obavještava podnositelja zahtjeva o tome je li dokumentacija potpuna. Svaka negativna odluka donesena u vezi sa zahtjevom mora*** biti ***propisno obrazložena.*** ~~U dozvoli za stavljanje vozila na tržište mogu biti navedeni uvjeti za korištenje vozila i druga ograničenja.~~

Dozvole su priznate u svim državama članicama.

Agencija u potpunosti preuzima odgovornost za sve dozvole koje izdaje. **[Am. 92]**

3a. Tijekom prijelaznog razdoblja iz članka 50.a, podnositelj zahtjeva može izabrati predati svoj zahtjev za ishođenje dozvole za vozilo Agenciji ili mjerodavnom nacionalnom tijelu nadležnom za sigurnost. **[Am. 94]**

~~4. Dozvola za stavljanje vozila na tržište izdaje se na temelju dokumentacije vozila ili tipa vozila koju predaje podnositelj zahtjeva i koja uključuje pisani dokaz o:~~

~~(a) stavljanju na tržište mobilnih podsustava koji čine vozilo u skladu s člankom 19.;~~

~~(b) tehničkoj kompatibilnosti podsustava navedenih u točki (a) u vozilu, utvrđenoj na temelju mjerodavnih TSI-ja, nacionalnih propisa i registara;~~

~~(c) sigurnoj integraciji podsustava navedenih u točki (a) u vozilu, utvrđenoj na temelju mjerodavnih TSI-ja, nacionalnih propisa i zajedničkih sigurnosnih metoda navedenih u članku 6. Direktive…/… [o sigurnosti željezničkog sustava unutar Unije].~~ **[Am. 93]**

5. ***Svaka odluka o odbijanju izdavanja dozvole vozilu mora biti propisno obrazložena. Podnositelj zahtjeva može, najkasnije jedan mjesec od primitka negativne odluke, od Agencije ili nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost, prema potrebi, zatražiti reviziju odluke.*** Agencija ***ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost imaju dva mjeseca od datuma primitka zahtjeva za reviziju da potvrde ili promijene svoju odluku.***~~donosi odluke iz stavka 2. u unaprijed utvrđenom, razumnom roku, a u svakom slučaju najkasnije četiri mjeseca nakon primitka svih potrebnih podataka. Te su dozvole važeće u svim državama članicama.~~ **[Am. 95]**

U slučaju potvrde negativne ocjene Agencije, podnositelj zahtjeva može se žaliti Odboru za žalbe imenovanom u skladu s člankom 51. Uredbe (EU) br. …/… [~~o osnivanju Europske agencije za željeznice~~ Uredba o Agenciji]. **[Am. 96]**

U slučaju potvrde negativne ocjene nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost, podnositelj zahtjeva može se žaliti tijelu za žalbe koje određuje nadležna država članica u skladu s člankom 17. stavkom 3. Direktive …/… [Direktiva o sigurnosti željeznica]. Države članice u svrhu takvog žalbenog postupka mogu imenovati regulatorno tijelo u skladu s člankom 56. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([1])***.*** **[Am. 97]**

Agencija osigurava detaljne upute o načinu dobivanja dozvole za stavljanje vozila na tržište. Upute za podnošenje zahtjeva koje opisuju i objašnjavaju zahtjeve za dozvolu za stavljanje vozila na tržište i navode dokumente koji se moraju dostaviti podnositeljima zahtjeva su na raspolaganju besplatno. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju s Agencijom pri širenju takvih informacija.

6. Agencija može ***promijeniti ili povući*** ~~izdati~~ dozvolu ***vozilu ako ono više ne ispunjava uvjete prema kojima je dozvola izdana, uz navođenje razloga*** za ***svoju odluku***. ***Agencija bez odgode dopunjava Europski registar vozila iz članka 43.a.*** ~~za stavljanje vozila na tržište za seriju vozila. Te su dozvole važeće u svim državama članicama.~~

Ako nacionalno tijelo nadležno za sigurnost otkrije da odobreno vozilo ne ispunjava temeljne zahtjeve, ono bez odgode obavješćuje Agenciju i sva ostala mjerodavna nacionalna tijela nadležna za sigurnost. Agencija odlučuje o potrebnim mjerama unutar jednog mjeseca. U slučajevima koji zahtijevaju hitne preventivne mjere, Agencija može odmah ograničiti ili ukinuti dozvolu prije donošenja odluke. **[Am. 98]**

7. ~~Podnositelj zahtjeva može se žaliti Odboru za žalbe imenovanom u skladu s člankom 51. Uredbe (EU) br. …/… [o osnivanju Europske agencije za željeznice] protiv odluka Agencije ili nepostupanja Agencije u rokovima iz stavka 5.~~ ***Najkasnije šest mjeseci nakon donošenja ove Direktive, Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte*** u skladu s člankom ***46. o detaljnim pravilima o postupku dodjele dozvole, uključujući:***

(a) detaljne upute koje opisuju i objašnjavaju zahtjeve za izdavanje dozvole vozilu i navode dokumente koji se moraju dostavit

(b) proceduralne mjere za postupak odobravanja, poput sadržaja i rokova za svaku fazu postupka;

(c) kriterije za procjenu dokumentacije podnositelja zahtjeva. *[Am. 99]*

8. Pri obnovi ili modernizaciji postojećih vozila koja već posjeduju dozvolu za stavljanje vozila na tržište:

(a) potrebna je nova izjava „EZ” o provjeri, kako je navedeno u članku 15. stavku 4. i

([1]) Directiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL L 343, 14.12.2012.,str. 32).

(b) potrebna je nova dozvola za vozilo ~~za stavljanje vozila na tržište ako se izmijene~~ ***ako dođe do ikakvih velikih izmjena*** vrijednosti parametara ~~sadržane~~ ***sadržanih*** u već izdanoj dozvoli za vozilo. **[Am. 100]**

~~9. Na zahtjev podnositelja prijave, dozvola za stavljanje vozila na tržište može uključivati jasnu naznaku mreža ili pruga ili skupina mreža ili pruga na kojima željeznički prijevoznik može staviti takvo vozilo u promet bez daljnjih provjera, kontrola ili testiranja tehničke kompatibilnosti vozila i tih mreža ili pruga. U tom slučaju podnositelj zahtjeva prilaže kao dio zahtjeva dokaz o tehničkoj kompatibilnosti vozila s dotičnim mrežama ili prugama.~~

~~Takvu naznaku moguće je dodati, na zahtjev prvobitnog ili drugog podnositelja zahtjeva, nakon izdavanja odgovarajuće dozvole za stavljanje na tržište.~~ **[Am. 101]**

9a. Nacionalna tijela za sigurnost država članica u kojima se predmetna mreža nalazi također mogu izdati dozvole za vozila koja rade ili su namijenjena radu u željezničkim mrežama ili izoliranim mrežama. U takvim slučajevima podnositelj zahtjeva može uputiti Agenciji ili nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost tih država članica.

Unutar prijelaznog razdoblja iz članka 50.a, nacionalna tijela za sigurnost onih država članica koje posjeduju izoliranu mrežu uspostavljaju zajedničke postupke izdavanja rješenja o sigurnosti željeznice i osiguravaju uzajamno priznavanje dozvola za vozila koje izdaju. U slučaju oprečnih odluka nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost i ako ilo koja uzajamno prihvatljiva odluka ne postoji, Agencija primjereno donosi odluku u skladu s člankom 16. Uredbe (EU) br. …/… [Uredba o Agenciji].

Ako do kraja prijelaznog razdoblja utvrđenog člankom 50.a ta nacionalna tijela nadležna za sigurnost nisu uspostavila rješenja za zajedničke postupke i uzajamno priznavanje rješenja o sigurnosti, ovlaštenja iz ovog članka dodjeljuje jedino Agencija.

Ako su rješenja za zajedničke postupke izdavanja rješenja i uzajamno priznavanje rješenja o sigurnosti uspostavljena, nacionalna tijela nadležna za sigurnost tih država članica koje posjeduju izolirane mreže mogu nastaviti izdavati rješenja o sigurnosti, a podnositelji zahtjeva mogu podnijeti zahtjev za rješenjem o sigurnosti Agenciji ili odgovarajućim nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost nakon kraja prijelaznog razdoblja iz članka 50.a.

Deset godina nakon stupanja na snagu ove Direktive Komisija Europskom parlamentu i Vijeću predstavlja izvješće o napretku ostvarenom prema interoperabilnosti izolirane željezničke mreže te, prema potrebi, podnosi odgovarajući zakonodavni prijedlog. **[Am. 102]**

Članak 20.a

Registracija odobrenih vozila

Prije prve uporabe vozila i nakon što mu je izdana dozvola u skladu s člankom 20., vozilo se registrira na zahtjev posjednika.

Nakon što Agencija izda dozvolu, vozilo se registrira u europskom registru vozila u skladu s člankom 43.a.

Kad je područje uporabe vozila ograničeno na teritorij jedne države članice, a dozvolu je izdalo nacionalno tijelo nadležno za sigurnost, vozilo se registrira u nacionalni registar vozila dotične države članice u skladu s člankom 43. **[Am. 103]**

Članak 21.

~~Stavljanje~~ ***Uporaba*** vozila ~~u promet~~ **[Am. 104]**

1. ~~Željeznički prijevoznici stavljaju vozilo u promet tek nakon što u dogovoru s upraviteljem infrastrukture provjere tehničku kompatibilnost između vozila i trase te sigurnu integraciju vozila u sustav u kojem je namijenjeno za rad, utvrđenu na temelju mjerodavnih TSI-ja, nacionalnih propisa, registara te zajedničkih sigurnosnih metoda navedenih u članku 6. Direktive.~~ ***Prije nego što*** željeznički ***prijevoznik uporabi*** vozilo u ***području uporabe koje je utvrđeno dozvolom, koristeći*** sustav ***upravljanja sigurnošću, osigurava:*** **[Am. 105]**

~~U tu svrhu vozilo najprije dobiva dozvolu za stavljanje na tržište u skladu s člankom 20.~~

(a) da je vozilo ***odobreno*** u skladu s člankom 20. ***te da je registrirano;*** **[Am. 106]**

(aa) tehničku usklađenost između vozila i trase na temelju infrastrukturnog registra, odgovarajućih TSI-ja ili svih ostalih informacija koje je upravitelj infrastrukture morao besplatno i u razumnom roku dostaviti, ako infrastrukturni registar ne postoji ili je nepotpun. *[Am. 107]*

(ab) integracija vozila u kompoziciju vlaka u kojem je namijenjeno za rad, na temelju sustava upravljanja sigurnošću prema članku 9. Direktive o sigurnosti i TSI-ja o radu i upravljanju. *[Am. 108]*

1a. Kako bi pomogao željezničkim prijevoznicima provjeriti tehničku kompatibilnost i sigurnu integraciju između vozila i trase ili trasa, upravitelj infrastrukture, na zahtjev, osigurava željezničkim prijevoznicima dodatne podatke povezane s obilježjima trase ili trasa. **[Am. 109]**

2. Željeznički prijevoznik mora o svojoj odluci o ***radu*** ~~stavljanju~~ vozila ~~u promet~~ obavijestiti Agenciju, upravitelja infrastrukture i dotično nacionalno tijelo nadležno za sigurnost. Te se odluke evidentiraju u nacionalnim registrima vozila iz članka 43 ***i z europskom registru iz članka 43.a.***. **[Am. 110]**

~~3. Pri obnovi ili modernizaciji postojećih vozila potrebna je nova izjava „EZ" o provjeri, kako je navedeno u članku 15. stavku 4. Osim toga, nova odluka željezničkog prijevoznika o stavljanju takvih vozila na tržište potrebna je kad:~~

~~(a) bi predviđeni radovi mogli imati negativan učinak na ukupnu sigurnost podsustava ili~~

~~(b) kad to zahtijevaju mjerodavni TSI-ji.~~ **[Am. 111]**

Članak 22.

Dozvola za ***tipove*** ~~stavljanje tipova~~ vozila ~~na tržište~~ **[Am. 112]**

1. Agencija ***ili nacionalno tijelo za sigurnost tijekom prijelaznog razdoblja utvrđenog člankom 50.a izdaju rješenja za tipove*** ~~izdaje dozvole za stavljanje tipova~~ vozila ~~na tržište.~~ **[Am. 113]**

Agencija ***i nacionalna tijela nadležna za sigurnost osiguravaju*** ~~osigurava~~ detaljne upute o načinu dobivanja dozvole ***tipova*** ~~za stavljanje tipova~~ vozila ~~na tržište~~. ~~Upute~~ ***Dokument s uputama*** za podnošenje zahtjeva ***u kojemu se*** ~~koje~~ opisuju i objašnjavaju ***zahtjevi*** ~~zahtjeve~~ za ***tu*** dozvolu ~~za stavljanje tipova vozila na tržište~~ i navode ***dokumenti*** ~~dokumente~~ koji se moraju dostaviti podnositeljima zahtjeva ~~su na raspolaganju~~ ***nudi se*** besplatno. Nacionalna tijela nadležna za sigurnost surađuju s Agencijom pri širenju takvih informacija. **[Am. 114]**

2. Međutim, ako Agencija ***ili nacionalno tijelo za sigurnost izdaju*** ~~izda~~ dozvolu za ***vozilo,*** ~~stavljanje vozila na tržište~~ istovremeno će izdati dozvolu ~~odgovarajućeg~~ tipa vozila. **[Am. 115]**

3. Vozilo koje je u skladu s tipom vozila za koje je već izdana dozvola ~~za stavljanje odgovarajućeg tipa vozila na tržište,~~ dobiva bez dodatnih provjera dozvolu za ***vozilo*** ~~stavljanje vozila~~ na ~~tržište na~~ temelju izjave o sukladnosti s tim tipom vozila, koju podnosi podnositelj zahtjeva. **[Am. 116]**

4. U slučaju izmjene odgovarajućih odredbi u TSI-jima ili nacionalnim pravilima na temelju kojih je izdana dozvola za ~~stavljanje tipa~~ ***tip*** vozila ~~na tržištu,~~ u TSI-ju ili nacionalnom pravilu određuje se ostaje li već izdana dozvola za ~~stavljanje tog tipa~~ ***tip*** vozila ~~na tržište~~ i dalje važeća ili ju se mora obnoviti. Ako dozvolu treba obnoviti, provjere koje vrši Agencija mogu se odnositi samo na izmijenjene propise. Obnavljanje dozvole ~~za stavljanje~~ tipa vozila ~~na tržište~~ ne utječe na dozvole ~~za stavljanje~~ vozila ~~na tržište koje su~~ već izdane na temelju ~~prethodne dozvole za stavljanje tog tipa~~ ***prethodnih dozvola za tipove*** vozila ~~na tržište~~. **[Am. 117]**

Srijeda, 26. veljače 2014.

5. Izjava o sukladnosti tipa vozila oblikuje se u skladu s Odlukom 2010/713/EU.

6. 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 ocjenjivanja sukladnosti utvrđenima u modulima B+D i B+F Odluke 768/2008/EEZ za vozila koja nisu u skladu s TSI-jima. Kada je to primjereno, Komisija može donijeti provedbene akte kojima određuje ad hoc module za ocjenjivanje sukladnosti. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 48. stavka 3.

7. Dozvole za stavljanje tipa vozila na tržište registriraju se u Europskom registru dozvola za stavljanje tipova vozila na tržište iz članka 44.

Članak 22.a

Suradnja Agencije i nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost

Za potrebe članaka 18., 20. i 22., Agencija može sklopiti sporazume o suradnji s nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost u skladu s člankom 69. Uredbe (EU) br. …/… [~~o osnivanju Europske agencije za željeznice~~ Uredba o Agenciji].

Takvi sporazumi mogu biti posebni ili okvirni sporazumi te uključivati jedno ili više nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. Sporazumi sadržavaju poseban opis zadataka i uvjeta za rezultate, vremenske rokove za njihovo postizanje te iznos pristojbi koje plaća podnositelj zahtjeva

Oni mogu uključivati i konkretne sporazume o suradnji u slučaju mreža koje zahtijevaju konkretnu stručnost iz zemljopisnih razloga, zbog uznapredovalog uvođenja ERTMS-a ili različitog kolosijeka ili iz povijesnih razloga, s ciljem smanjenja administrativnog opterećenja i troškova za podnositelja zahtjeva. Takvi sporazumi moraju biti sklopljeni prije nego što Agencija stekne pravo primiti zahtjeve u skladu s ovom Direktivom, a u svakom slučaju šest mjeseci nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive.

Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 46. u vezi s takvim sporazumima o suradnji. Ti delegirani akti usvajaju se najkasnije šest mjeseci od stupanja na snagu ove Direktive.

Pet godina nakon sklapanja prvog sporazuma o suradnji i svake sljedeće tri godine, Komisija Europskom parlamentu i Vijeću predstavlja izvješće s ocjenom sporazuma o suradnji sklopljenih s Agencijom. **[Am. 118]**

POGLAVLJE VI.

OBAVJEŠĆIVANJE TIJELA ZA OCJENJIVANJE SUKLADNOSTI

Članak 23.

Obavješćivanje

Države članice obavješćuju Komisiju i ostale države članice o tijelima koja su odgovorna za provođenje zadataka ocjenjivanja sukladnosti trećih strana sukladno ovoj Direktivi.

Članak 24.

Tijela koja provode prijavljivanje

1. Države članice imenuju tijelo koje provodi prijavljivanje koje je nadležno za utvrđivanje i provedbu postupaka potrebnih za ocjenjivanje i prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti i nadzor nad prijavljenim tijelima za ocjenjivanje sukladnosti, uključujući sukladnost s člancima 27. do 29.

2. Države članice mogu odlučiti da ocjenjivanje i praćenje iz stavka 1. provodi nacionalno akreditacijsko tijelo u smislu Uredbe (EZ) br. 765/2008 i u skladu s njom.

3. Ako tijelo koje provodi prijavljivanje delegira ili na drugi način povjeri ocjenjivanje, prijavljivanje ili praćenje iz stavka 1. tijelu koje nije tijelo javne vlasti, navedeno tijelo ima pravnu osobnost i ispunjava zahtjeve iz članka 25. Ono uvodi rješenja kojima se obuhvaćaju odgovornosti koje proizlaze iz njegovih aktivnosti.

4. Tijelo koje provodi prijavljivanje preuzima punu odgovornost za zadaće koje obavlja tijelo iz stavka 3.

Članak 25.

Zahtjevi u vezi s tijelima koja provode prijavljivanje

1. Tijelo koje provodi prijavljivanje uspostavlja se tako da ne dolazi do sukoba interesa s tijelima za ocjenjivanje sukladnosti.

2. Tijelo koje provodi prijavljivanje organizirano je i djeluje tako da čuva objektivnost i nepristranost svojih aktivnosti.

3. Tijelo koje provodi prijavljivanje organizirano je tako da svaku odluku koja se odnosi na prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti donose mjerodavne osobe različite od onih koje provode ocjenjivanje.

4. Tijelo koje provodi prijavljivanje ne nudi niti obavlja aktivnosti koje obavljaju tijela za ocjenjivanje sukladnosti kao ni usluge savjetovanja na tržišnoj ili konkurentskoj osnovi.

5. Tijelo koje provodi prijavljivanje štiti povjerljivost prikupljenih podataka.

6. Tijelo koje provodi prijavljivanje raspolaže dostatnim brojem stručnih djelatnika za ispravnu provedbu svojih zadaća.

Članak 26.

Obveze obavještavanja tijela koja provode prijavljivanje

Države članice obavještavaju Komisiju o svojim postupcima za ocjenjivanje i prijavljivanje tijela za ocjenjivanje sukladnosti te praćenju prijavljenih tijela i o svim promjenama u vezi s tim.

Komisija osigurava dostupnost tih podataka javnosti.

Članak 27.

Zahtjevi koji se odnose na tijela za ocjenjivanje sukladnosti

1. U svrhu prijavljivanja tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ispunjava zahtjeve utvrđene u stavcima 2. do 7. i u člancima 28. i 29. Ti su zahtjevi također primjenjivi na tijela koja su imenovale države članice u skladu s člankom 13. stavkom 4.

2. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti osniva se u skladu s nacionalnim zakonodavstvom i ima status pravne osobe.

3. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti sposobno je izvršavati sve zadatke ocjenjivanja sukladnosti koje mu je dodijelio relevantni TSI i za koje je prijavljeno, bez obzira na to obavlja li navedene zadatke samo ili se obavljaju u njegovo ime i pod njegovom odgovornošću.

U svakom trenutku, za svaki zasebni postupak ocjenjivanja sukladnosti i svaki tip ili kategoriju proizvoda za koje je prijavljeno, tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ima na raspolaganju:

(a) potrebno osoblje s tehničkim znanjem i s dostatnim i prikladnim iskustvom za obavljanje zadataka ocjenjivanja sukladnosti;

(b) relevantne opise postupaka u skladu s kojima se ocjenjivanje sukladnosti provodi, a kojima se osigurava transparentnost i mogućnost ponavljanja tih postupaka. Ima uspostavljenu prikladnu politiku i postupke za razlikovanje zadataka koje izvršava kao prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti od drugih aktivnosti;

(c) prikladne postupke za obavljanje aktivnosti kojima se vodi računa o veličini poduzeća, sektoru u kojem djeluje, njegovoj strukturi, stupnju složenosti dotične tehnologije proizvoda te masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnoga procesa.

Raspolaže sredstvima potrebnim za ispravno obavljanje tehničkih i administrativnih zadataka povezanih s aktivnostima ocjenjivanja sukladnosti te ima pristup svoj potrebnoj opremi ili postrojenjima.

4. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti sklapaju osiguranje od odgovornosti, osim ako odgovornost preuzme država u skladu s nacionalnim zakonodavstvom ili ako je za ocjenjivanje sukladnosti izravno odgovorna sama država članica.

5. Osoblje tijela za ocjenjivanje sukladnosti čuva profesionalnu tajnu s obzirom na sve informacije dobivene tijekom obavljanja zadataka na temelju relevantnog TSI-ja ili drugih odredaba nacionalnog zakonodavstva, osim u odnosu na nadležna tijela države članice u kojoj se obavljaju aktivnosti. Vlasnička su prava zaštićena.

6. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti sudjeluju u relevantnim aktivnostima normizacije i aktivnostima koordinacijske skupine prijavljenoga tijela osnovane u skladu s mjerodavnim zakonodavstvom Unije ili osiguravaju da je njihovo osoblje koje obavlja ocjenjivanje informirano o tim aktivnostima, te kao opće smjernice primjenjuju administrativne odluke i dokumente nastale kao rezultat rada te skupine.

7. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti sudjeluju u aktivnostima *ad hoc* radne skupine ERTMS utvrđene člankom 25. Uredbe (EU) br. …/… [~~o osnivanju Europske agencije za željeznice~~ Uredba o Agenciji] ili osiguravaju da osoblje koje ocjenjuje sukladnost bude obaviješteno o tim aktivnostima. Slijede smjernice koje su rezultat rada te skupine. Ako smatraju da je neprikladno ili nemoguće primijeniti ih, tijela za ocjenjivanje sukladnosti svoje primjedbe daju na uvid *ad hoc* radnoj skupini ERTMS radi stalnog poboljšanja smjernica.

Članak 28.

Nepristranost tijela za ocjenjivanje sukladnosti

1. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti jest tijelo koje ima svojstvo treće strane i neovisno je o organizaciji ili proizvođaču čiji proizvod ocjenjuje.

Tijelo koje je dio poslovne udruge ili strukovnog saveza koji zastupa poduzeća uključena u projektiranje, proizvodnju, isporuku, sklapanje, upotrebu ili održavanje proizvoda koje ono ocjenjuje može se smatrati tijelom za ocjenjivanje sukladnosti pod uvjetom da je dokazana njegova neovisnost i nepostojanje sukoba interesa.

2. Zajamčena je nepristranost tijela za ocjenjivanje sukladnosti, njihovog najvišeg rukovodstva i osoblja koje obavlja ocjenjivanje.

3. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegovo najviše rukovodstvo i osoblje odgovorno za provedbu ocjenjivanja sukladnosti nisu projektant, proizvođač, dobavljač, ugraditelj, kupac, vlasnik, korisnik ili održavatelj proizvoda koje ocjenjuju, kao niti ovlašteni predstavnik bilo koje od tih stranaka. To ne isključuje upotrebu ocijenjenih proizvoda koji su potrebni za rad tijela za ocjenjivanje sukladnosti ili upotrebu takvih proizvoda u osobne svrhe.

4. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti, njegovo najviše rukovodstvo i osoblje odgovorno za provedbu ocjenjivanja sukladnosti nisu izravno uključeni u projektiranje, proizvodnju ili izgradnju, marketing, ugrađivanje, upotrebu ili održavanje tih proizvoda niti predstavljaju stranke koje sudjeluju u tim aktivnostima. Ne sudjeluju ni u kakvoj aktivnosti koja može biti u sukobu s neovisnošću njihove prosudbe ili poštenjem u odnosu na poslove ocjenjivanja sukladnosti za koje su prijavljeni. To se posebno odnosi na usluge savjetovanja.

5. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti osiguravaju da aktivnosti njihovih tvrtki kćeri ili podizvođača ne utječu na povjerljivost, objektivnost ili nepristranost njihovog ocjenjivanja sukladnosti.

6. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti i njihovo osoblje provode ocjenjivanje sukladnosti na najvišem stupnju profesionalnog poštenja i potrebne tehničke stručnosti u određenom području, bez pritisaka i poticaja, posebno financijskih, koji bi mogli utjecati na njihovu prosudbu ili rezultate njihovog ocjenjivanja sukladnosti, posebno u vezi s osobama ili skupinama osoba koje su zainteresirane za rezultate tih aktivnosti.

Članak 29.

Osoblje tijela za ocjenjivanje sukladnosti

1. Osoblje odgovorno za ocjenjivanje sukladnosti ima sljedeće vještine:

(a) dobro tehničko i stručno obrazovanje kojim su obuhvaćene sve aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti za koje je tijelo za ocjenjivanje sukladnosti prijavljeno***, kao i osposobljavanje u vezi s pitanjima dostupnosti***; **[Am. 119]**

(b) zadovoljavajuće poznavanje zahtjeva povezanih s ocjenjivanjima koja provode i odgovarajuće ovlaštenje za provedbu tih ocjenjivanja;

(c) odgovarajuće znanje i razumijevanje osnovnih zahtjeva, primjenjivih usklađenih standarda i relevantnih odredaba zakonodavstva Unije te provedbenih propisa;

(d) sposobnost izrade potvrda, bilješki i izvještaja kojima se dokazuje da su ocjenjivanja izvršena.

2. Naknada za rad najvišeg rukovodstva i osoblja koje obavlja ocjenjivanje u tijelu za ocjenjivanje sukladnosti ne ovisi o broju provedenih ocjenjivanja ili o njihovim rezultatima.

Članak 30.

Pretpostavka o sukladnosti tijela za ocjenjivanje sukladnosti

Ako tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dokaže da ispunjava kriterije propisane mjerodavnim usklađenim standardima ili njihovim dijelovima na koje se upućuje u *Službenom listu Europske unije*, smatra se da ono ispunjava zahtjeve utvrđene člancima 27. do 29. ako su ti zahtjevi obuhvaćeni važećim usklađenim standardima.

Članak 31.

Društva kćeri i podizvođači tijela za ocjenjivanje sukladnosti

1. Ako prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti dodijeli podizvođaču određene zadatke povezane s ocjenjivanjem sukladnosti ili se opredijeli za društvo kćer, ono osigurava da podizvođač ili društvo kćer ispunjava zahtjeve utvrđene u člancima 27. do 29. i obavještava tijelo koje provodi prijavljivanje na odgovarajući način.

2. Prijavljena tijela preuzimaju potpunu odgovornosti za zadatke koje obavljaju podizvođači ili društva kćeri bez obzira na njihov poslovni nastan.

3. Aktivnosti prijavljenih tijela mogu se dati podizvođaču ili ih može obaviti društvo kćer samo uz pristanak klijenta.

4. Prijavljena tijela stavljaju na raspolaganje tijelu koje provodi prijavljivanje odgovarajuće dokumente koji se odnose na ocjenjivanje kvalifikacija podizvođača ili društva kćeri i poslova koje obavljaju u skladu s relevantnim TSI-jem.

Članak 32.

Akreditirana interna tijela

1. Poduzeće koje podnosi zahtjev može se koristiti akreditiranim internim tijelom za ocjenjivanje sukladnosti radi provedbe postupaka iz modula A1, A2, C1 ili C2 određenih u Prilogu II. Odluci 768/2008/EZ i iz modula CA1 i CA2 određenih u Prilogu I. Odluci 2010/713/EZ. To je tijelo zaseban dio poduzeća koje podnosi zahtjev i ne sudjeluje u projektiranju, proizvodnji, isporuci, ugrađivanju, upotrebi i održavanju proizvoda koje ocjenjuje.

2. Akreditirano interno tijelo ispunjava sljedeće zahtjeve:

(a) Akreditirano je u skladu s Uredbom (EZ) br. 765/2008.

(b) Tijelo i njegovo osoblje raspoznaju se na razini organizacije, a unutar poduzeća čiji su dio koriste metode izvještavanja kojima se osigurava njihova nepristranost, koja se dokazuje relevantnom nacionalnom akreditacijskom tijelu.

(c) Ni tijelo ni njegovo osoblje nisu odgovorni za projektiranje, proizvodnju, isporuku, ugrađivanje, rad i održavanje proizvoda koje ocjenjuju niti obavljaju aktivnosti koje mogu biti u sukobu s neovisnošću njihove prosudbe ili poštenjem u odnosu na njihovo ocjenjivanje.

(d) Tijelo pruža svoje usluge isključivo poduzeću čiji je ono dio.

3. Akreditirano interno tijelo ne prijavljuje se državama članicama ili Komisiji, već informacije o njegovoj akreditaciji pružaju poduzeća čiji je ono dio ili nacionalno akreditacijsko tijelo obavještava tijelo koje provodi prijavljivanje na njegov zahtjev.

Članak 33.

Zahtjev za prijavljivanje

1. Tijelo za ocjenjivanje sukladnosti podnosi zahtjev za prijavljivanje tijelu koje provodi prijavljivanje u državi članici u kojoj ima poslovni nastan.

2. Tom zahtjevu prilaže se opis ocjenjivanja sukladnosti, modul ili moduli za ocjenjivanje sukladnosti i proizvod ili proizvodi za koje navedeno tijelo tvrdi da je nadležno, te potvrda o akreditaciji, ako postoji, koju je izdalo nacionalno akreditacijsko tijelo kojom se potvrđuje da tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ispunjava zahtjeve iz članaka 27. do 29.

3. Ako navedeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ne može dostaviti potvrdu o akreditaciji, ono tijelu koje provodi prijavljivanje dostavlja kao dokaz sve dokumente potrebne za provjeru, priznavanje i redovno praćenje njegove sukladnosti sa zahtjevima iz članaka 27. do 29.

Članak 34.

Postupak prijavljivanja

1. Tijela koja provode prijavljivanje mogu prijaviti samo ona tijela za ocjenjivanje sukladnosti koja ispunjavaju zahtjeve iz članaka 27. do 29.

2. Ona obavještavaju Komisiju i druge države članice koristeći se elektroničkim alatom za prijavljivanje koji je izradila Komisija i koja njime upravlja.

3. Prijavljivanje uključuje sve pojedinosti ocjenjivanja sukladnosti, modul ili module za ocjenjivanje sukladnosti, određeni proizvod ili proizvode te relevantnu potvrdu o stručnosti.

4. Ako se prijavljivanje ne temelji na potvrdi o akreditaciji iz članka 31. stavka 2., tijelo koje provodi prijavljivanje dostavlja Komisiji i ostalim državama članicama kao dokaz dokumente kojima se potvrđuje stručnost tijela za ocjenjivanje sukladnosti i mjere na snazi čime se osigurava da će se tijelo redovito pratiti i da će nastaviti ispunjavati zahtjeve iz članaka 27. do 29.

5. Tijelo o kojem je riječ može obavljati aktivnosti prijavljenog tijela za ocjenjivanje sukladnosti samo ako Komisija i druge države članice ne podnesu prigovor u roku od dva tjedna od prijavljivanja ako je upotrijebljena potvrda o akreditaciji ili u roku od dva mjeseca od prijavljivanja ako akreditacija nije upotrijebljena.

6. Komisija i druge države članice obavještavaju se o svakoj naknadnoj relevantnoj promjeni u prijavljivanju.

Članak 35.

Identifikacijski brojevi i popisi prijavljenih tijela za ocjenjivanje sukladnosti

1. Komisija dodjeljuje identifikacijski broj prijavljenom tijelu za ocjenjivanje sukladnosti.

Prijavljenom tijelu za ocjenjivanje sukladnosti dodjeljuje se jedan identifikacijski broj čak i ako je ono prijavljeno na temelju nekoliko akata Unije.

2. Komisija objavljuje popis tijela prijavljenih na temelju ove Direktive, uključujući identifikacijske brojeve koji su im dodijeljeni i aktivnosti za koje su prijavljena.

Komisija osigurava ažuriranje navedenog popisa.

Članak 36.

Promjene u prijavljivanju

1. Ako je tijelo koje provodi prijavljivanje utvrdilo ili je obaviješteno o tome da prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti više ne ispunjava zahtjeve iz članaka 27. do 29. ili da ne može ispuniti svoje obveze, ono ograničava, obustavlja ili povlači prijavu, ako je potrebno, ovisno o ozbiljnosti neispunjavanja tih zahtjeva ili obveza. Ono o tome bez odlaganja obavještava Komisiju i ostale države članice.

2. U slučaju ograničenja, obustave ili povlačenja prijave, ili ako je prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti prestalo s radom, država članica koja provodi prijavljivanje poduzima odgovarajuće korake kako bi osigurala da dokumentaciju obradi drugo prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ili da na zahtjev odgovornih tijela koja provode prijavljivanje i tijela za nadzor nad tržištem bude njima na raspolaganju.

Članak 37.

Osporavanje stručnosti prijavljenog tijela

1. Komisija istražuje sve slučajeve u kojima sumnja ili je upozorena na sumnju u stručnost prijavljenog tijela za ocjenjivanje sukladnosti ili njegovog redovnog ispunjavanja preuzetih zahtjeva i obveza.

2. Država članica koja provodi prijavljivanje na zahtjev dostavlja Komisiji sve podatke koji se odnose na osnovu za prijavljivanje ili održavanje stručnosti dotičnog tijela.

3. Komisija osigurava da se sa svim osjetljivim podacima dobivenim tijekom njezinog istraživanja postupa povjerljivo.

4. Ako Komisija utvrdi da prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti ne zadovoljava ili više ne zadovoljava zahtjeve za prijavljivanje, o tome obavještava državu članicu koja provodi prijavljivanje i od nje zahtijeva da poduzme potrebne popravne mjere, uključujući povlačenje prijave ako je to potrebno.

Članak 38.

Radne obveze prijavljenih tijela

1. Prijavljena tijela ocjenjuju sukladnost u skladu s postupcima ocjenjivanja sukladnosti iz relevantnog TSI-ja.

2. Ocjenjivanja sukladnosti provode se razmjerno tako da se izbjegnu nepotrebna opterećenja gospodarskih subjekata. Tijela za ocjenjivanje sukladnosti obavljaju svoje aktivnosti vodeći računa o veličini poduzeća, sektoru u kojem djeluje, njegovoj strukturi, stupnju složenosti dotične tehnologije proizvoda te masovnoj ili serijskoj prirodi proizvodnoga procesa.

Pri tome oni ipak djeluju s ciljem ocjenjivanja sukladnosti proizvoda s odredbama ove Direktive.

3. Ako prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti utvrdi da proizvođač ne ispunjava zahtjeve utvrđene relevantnim TSI-jem, odgovarajućim usklađenim standardima ili tehničkim specifikacijama, ono zahtijeva da proizvođač poduzme odgovarajuće popravne mjere i ne izda potvrdu o sukladnosti.

4. Ako prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti tijekom praćenja sukladnosti nakon izdavanja potvrde utvrdi da proizvod više ne ispunjava relevantni TSI, odgovarajuće usklađene standarde ili tehničke specifikacije, ono zahtijeva da proizvođač poduzme odgovarajuće popravne mjere i ako je to potrebno, obustavlja ili povlači potvrdu.

5. Ako popravne mjere nisu poduzete ili nemaju traženi učinak, prijavljeno tijelo za ocjenjivanje sukladnosti po potrebi ograničava, obustavlja ili povlači potvrde.

Članak 39.

Obveza obavještavanja za prijavljena tijela

1. Prijavljena tijela obavještavaju tijelo koje provodi prijavljivanje o sljedećem:

(a) o svakom odbijanju, ograničenju, ukidanju ili povlačenju potvrde;

(b) o svim okolnostima koje utječu na područje prijavljivanja i uvjete za prijavljivanje;

(c) o svakom zahtjevu za dostavu podataka koji su primili od tijela za nadzor nad tržištem u vezi s ocjenjivanjem sukladnosti;

(d) na zahtjev, o ocjenjivanju sukladnosti obavljenom na području za koje su prijavljeni i svakoj drugoj obavljenoj aktivnosti, uključujući prekogranične aktivnosti i ugovore s podizvođačima.

2. Prijavljena tijela osiguravaju drugim tijelima koja su prijavljena u skladu s ovom Direktivom i koja provode slične aktivnosti ocjenjivanja sukladnosti kojima su obuhvaćeni isti proizvodi relevantne informacije o pitanjima u vezi s negativnim i, na zahtjev, pozitivnim rezultatima ocjenjivanja sukladnosti.

3. Prijavljena tijela dostavljaju Agenciji EZ potvrde o provjeri podsustava, EZ potvrde o sukladnosti interoperabilnih sastavnih dijelova i EZ potvrde o prikladnosti za upotrebu interoperabilnih sastavnih dijelova.

Članak 40.

Razmjena iskustva

Komisija organizira razmjenu iskustava među nacionalnim tijelima država članica koja su odgovorna za politiku prijavljivanja.

Članak 41.

Koordinacija prijavljenih tijela

Komisija osigurava odgovarajuću koordinaciju i suradnju među tijelima koja su prijavljena u skladu s ovom Direktivom te pravilno upravljanje u obliku resorne skupine prijavljenih tijela. Agencija podupire aktivnosti prijavljenih tijela u skladu s člankom 20. Uredbe (EU) br. …/… [~~o osnivanju Europske agencije za željeznice~~ Uredba o Agenciji].

Države članice osiguravaju da tijela koja su prijavile sudjeluju u radu te skupine izravno ili preko imenovanih zastupnika.

POGLAVLJE VII.

REGISTRI

Članak 42.

Sustav numeriranja vozila

1. Svako vozilo koje se stavlja u promet u željezničkom sustavu Unije ima europski broj vozila (EBV) koji mu dodjeljuje ***Agencija u vrijeme izdavanja dozvole***~~nacionalno tijelo za sigurnost nadležno za relevantan teritorij prije stavljanja vozila u promet.~~ **[Am. 120]**

2. Željeznički prijevoznici koji upravljaju vozilom osiguravaju da je vozilo označeno dodijeljenim EBV-om ***i odgovorni su za ispravnu registraciju vozila***. **[Am. 121]**

3. EBV je utvrđen u Odluci Komisije 2007/756/EZ ([1]).

4. Vozilu se EBV dodjeljuje samo jednom, osim ako nije navedeno drukčije u Odluci 2007/756/EZ.

5. Bez obzira na stavak 1. u slučaju vozila koja prometuju ili namjeravaju prometovati iz trećih zemalja ili u treće zemlje, u kojima je širina kolosijeka drukčija od one na glavnoj željezničkoj mreži unutar Unije, države članice mogu dozvoliti promet vozilima koja su jasno označena na temelju drukčijeg sustava šifriranih oznaka.

Članak 43.

Nacionalni registri vozila

1. Svaka država članica vodi registar vozila koja su stavljena u promet na njezinom teritoriju. Registar ispunjava sljedeće kriterije:

(a) ispunjava zajedničke specifikacije iz stavka 2.;

(b) ažurira ga tijelo koje je neovisno o svim željezničkim prijevoznicima;

(c) ***javan je.***~~dostupan je nacionalnim tijelima za sigurnost i istražnim tijelima određenim u člancima 16. i 21. Direktive […/… o sigurnosti željezničkog sustava u Uniji]; također je dostupan, kao odgovor na svaki utemeljen zahtjev, regulatornim tijelima iz članaka 55. i 56. Direktive 2012/34/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenog 2012. kojom se uspostavlja jedinstveni europski željeznički prostor ([2]), Agenciji, željezničkom prijevozniku i upraviteljima infrastrukture, kao i onim osobama ili organizacijama koje vozila registriraju ili koje su navedene u registru.~~ **[Am. 122]**

2. Komisija preko provedbenih akata donosi zajedničke specifikacije sadržaja, oblika podataka, funkcionalne i tehničke arhitekture, načina rada, uključujući načine razmjene podataka te pravila za unošenje i pretraživanje podataka za nacionalne registre vozila. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 48. stavka 3.

2a. Za svako vozilo se u registru navode najmanje sljedeći podaci:

(a) EBV;

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

([1]) Odluka Komisije 2007/756/EZ of 9. studenoga 2007. o donošenju zajedničke specifikacije nacionalnog registra vozila u skladu s člankom 14. stavcima 4. i 5. direktiva 96/48/EZ i 2001/16/EZ (SL L 305, 23.11.2007., str. 30.).

([2]) ~~SL L 343 od 14.12.2012., str. 32.~~

Srijeda, 26. veljače 2014.

(c) podaci o upravitelju i vlasniku vozila;

(d) ograničenja u vezi s načinom uporabe vozila;

(e) subjekt koji je odgovoran za održavanje. *[Am. 123]*

3. Vlasnik registracije ***nacionalnom*** ~~nadležnom~~ tijelu za sigurnost svake države članice u kojoj je vozilo ***korišteno*** ~~stavljeno u promet~~ odmah prijavljuje svaku promjenu podataka unesenih u nacionalni registar vozila, uništenje vozila ili svoju odluku da vozilo više ne registrira. **[Am. 124]**

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. **[Am. 125]**

5. U slučaju vozila koja su prvi put stavljena u promet u trećoj zemlji, a potom ***korištena*** u državi članici, ta država članica osigurava da se podaci o vozilu mogu dobiti preko nacionalnog registra vozila ~~ili odredaba međunarodnog sporazuma.~~ **[Am. 126]**

5a. Nacionalni registri vozila uključuju se u europski registar vozila nakon isteka prijelaznog razdoblja iz članka 50. a, osim u slučajevima navedenima u članku 20. stavku 9.a pod uvjetima utvrđenima tim člankom. Komisija provedbenim aktima utvrđuje vrstu formata dokumenta. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 48. stavka 3. **[Am. 127]**

Članak 43.a

Europski registar vozila

1. Agencija vodi registar vozila koja su stavljena u promet u Uniji. Taj registar ispunjava sljedeće kriterije:

(a) ispunjava zajedničke specifikacije iz stavka 2.;

(b) ažurira ga Agencija;

(c) javan je.

2. Komisija preko provedbenih akata donosi zajedničke specifikacije sadržaja, oblika podataka, funkcionalne i tehničke arhitekture, načina rada, uključujući načine razmjene podataka te pravila za unošenje i pretraživanje podataka za europske registre vozila. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 48. stavka 3.

3. Vlasnik registracije Agenciji odmah prijavljuje svaku promjenu podataka unesenih u europski registar vozila, uništenje vozila ili svoju odluku da vozilo više ne registrira.

4. Za svako vozilo se u registru navode najmanje sljedeći podaci:

(a) EBV;

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

(c) upućivanje na europski registar odobrenih tipova vozila iz članka 44.;

(d) podaci o upravitelju i vlasniku vozila;

(e) ograničenja u vezi s načinom uporabe vozila;

(f) subjekt koji je odgovoran za održavanje.

Kada Agencija izdaje, obnavlja, mijenja, obustavlja ili ukida dozvolu za vozilo, dužna je odmah ažurirati registar.

5. U slučaju vozila koja su prvi put korištena u trećoj zemlji, a potom u državi članici, ta država članica osigurava da se podaci o vozilu, uključujući barem podatke o vlasniku vozila, subjektu koji je zadužen za održavanje te ograničenjima u vezi s tim kako se vozilo smije upotrebljavati, mogu dobiti preko europskog registra vozila ili odredaba međunarodnog sporazuma. *[Am. 128]*

Članak 44.

Europski registar odobrenja za stavljanje tipova vozila na tržište

1. Agencija uspostavlja i vodi registar odobrenja za stavljanje tipova vozila na tržište izdanih u skladu s člankom 22. Registar ispunjava sljedeće kriterije:

(a) javan je i dostupan u elektroničkom obliku;

(b) spunjava zajedničke specifikacije iz stavka 3.;

~~(c) povezan je sa svim nacionalnim registrima vozila.~~ **[Am. 129]**

2. Komisija preko provedbenih akata donosi zajedničke specifikacije sadržaja, oblika podataka, funkcionalne i tehničke arhitekture, načina rada i pravila za unošenje i pretraživanje podataka za registre odobrenja za stavljanje tipova vozila na tržište. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 48. stavka 3.

2a. Taj registar mora obuhvaćati barem sljedeće pojedinosti za svaki tip vozila:

(a) tehničke značajke tipa vozila, kao što su naznačene u odgovarajućim TSI-jevima;

(b) naziv proizvođača;

(c) datume i upućivanja kasnije dozvole za taj tip vozila, uključujući i sva ograničenja ili povlačenja,

(d) značajke oblikovanja namijenjene osobama sa smanjenom pokretljivošću i osobama s invaliditetom;

(e) podaci o vlasniku i upravitelju vozila;

Kada Agencija izdaje, obnavlja, mijenja, obustavlja ili ukida dozvolu za stavljanje tipova vozila u promet, dužna je ažurirati registar bez odlaganja. **[Am. 130]**

Članak 45.

Registar infrastrukture

1. Svaka država članica ~~objavljuje~~ ***osigurava da je objavljen*** registar infrastrukture u kojem se navode vrijednosti mrežnih parametara svakog podsustava ili dijela određenog podsustava. **[Am. 131]**

2. Vrijednosti parametara zabilježenih u registru infrastrukture upotrebljavaju se u kombinaciji s vrijednostima parametara zabilježenih pri odobrenju stavljanja vozila na tržište radi provjere tehničke usklađenosti između vozila i mreže.

3. U registru infrastrukture mogu biti utvrđeni uvjeti upotrebe stabilnih postrojenja i ostala ograničenja, ***uključujući privremena ograničenja koja se primjenjuju na duže od šest mjeseci***. **[Am. 132]**

4. Svaka država članica ~~ažurira registar~~ ***osigurava ažuriranje registra*** infrastrukture u skladu s Provedbenom odlukom Komisije 2011/633/EU ([1]). **[Am. 133]**

([1]) Provedbena odluka Komisije 2011/633/EU od 15. rujna 2011. o zajedničkim specifikacijama registra željezničke infrastrukture (SL L 256, 1.10.2011., str. 1).

5. S registrom infrastrukture ~~mogu se povezati~~ ***povezuju se*** drugi registri, na primjer registar dostupnosti ***za osobe s invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću***. **[Am. 134]**

6. Komisija preko provedbenih akata donosi zajedničke specifikacije sadržaja, oblika podataka, funkcionalne i tehničke arhitekture, načina rada i pravila za unošenje i pretraživanje podataka za registar infrastrukture. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 48. stavka 3.

POGLAVLJE VIII.

PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 46.

Delegiranje ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4. stavka 2., ~~i~~ članka 5. stavka 10. ***članka 8. stavka 2., članka 15. stavka 7.a, članka 20. stavka 7. i članka 22.a stavka 4.*** dodjeljuje se Komisiji na ~~neograničeno vrijeme od datuma~~ ***razdoblje od pet godina od datuma*** stupanja na snagu ove ***Direktive.***

Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja petogodišnjeg razdoblja. Delegiranje ovlasti automatski se produžuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produženju ne usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja. **[Am. 135]**

3. Europski parlament ili Vijeće može u svakom trenutku opozvati delegirane ovlasti iz članka ***4 stavka 2., članka 5. stavka 10, članka 8 stavka 2., članka 15. stavka 7.a, članka 20. stavka 7. i članka 22.a stavka 4.***~~4. stavka 2. i članka 5. stavka 3~~. Odlukom o opozivu prestaje delegiranje ovlasti navedeno u toj odluci. Odluka počinje proizvoditi pravne učinke dan nakon objave u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji datum koji je u njoj naveden. Odluka ne utječe na pravovaljanost delegiranih akata koji su već stupili na snagu.

4. Čim Komisija donese delegirani akt, dostavlja ga istovremeno Europskom parlamentu i Vijeću.

5. Delegirani akt donesen u skladu s ***člankom 4. stavkom 2., člankom 5. stavkom 10., člankom 8. stavkom 2.. člankom 15. stavkom 7.a, člankom 20. stavkom 7. i člankom 22.a stavkom 4.*** ~~4. stavkom 2. i člankom 5. stavkom 3.~~ stupa na snagu samo ako se tomu ne usprotive ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca po obavještavanju Europskog parlamenta i Vijeća o tom aktu ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće izvijestili Komisiju da se ne protive. To se razdoblje produžuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 47.

Hitni postupak

1. Delegirani akti doneseni na temelju ovog članka odmah stupaju na snagu i primjenjuju se ako nije uložen nikakav prigovor u skladu sa stavkom 2. U priopćenju Europskom parlamentu i Vijeću o delegiranom aktu navode se razlozi korištenja hitnog postupka.

2. Europski parlament ili Vijeće mogu se protiviti delegiranom aktu u skladu s postupkom iz članka 46. stavka 5. U tom slučaju Komisija stavlja izvan snage akt odmah nakon što je Europski parlament ili Vijeća obavijesti o odluci o protivljenju.

Članak 48.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže Odbor osnovan prema članku 21. Direktive Vijeća 96/48/EZ ([1]). Taj odbor smatra se odborom u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Pri pozivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.

3. Pri pozivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

4. Pri pozivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 8. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 49.

Obrazloženje

U svakoj se odluci donesenoj na temelju ove Direktive u vezi s ocjenjivanjem sukladnosti ili prikladnosti za upotrebu interoperabilnih sastavnih dijelova, pregleda podsustava koji sačinjavaju željeznički sustav i svakoj odluci donesenoj na temelju članaka 6., 11. i 16. detaljno navode razlozi na kojima se temelji. O njoj se, što je prije moguće, obavještava dotična strana, zajedno s navođenjem pravnih lijekova koji postoje prema važećem zakonu u dotičnoj državi članici te o rokovima za njihovu upotrebu.

Članak 49.a

Sankcije

Komisija je ovlaštena usvojiti delegirane akte u skladu s člankom 46. kako bi ustanovila pravila o sankcijama za nepoštovanje vremenskih rokova određenih u ovoj Uredbi za usvajanje odluka Agencije. Također utvrđuje sustav naknade štete u slučaju da Odbor za žalbe predviđen Uredbom (EU) br. …/… [Uredbom o Agenciji] presudi u korist adresata odluke Agencije. Sankcije i naknade moraju biti učinkovite, razmjerne, nediskriminirajuće i odvraćajuće. **[Am. 136]**

Članak 50.

Izvješća i informacije

1. Komisija svake tri godine, a prvi put ~~tri~~ ***dvije*** godine nakon objavljivanja ove Direktive, obavještava Europski parlament i Vijeće o postignutom napretku u ostvarivanju interoperabilnosti željezničkog sustava. To izvješće također sadrži analizu slučajeva iz članka 7. i primjene Poglavlja V. ***Na temelju rezultata izvješća Komisija predlaže poboljšanja i mjere jačanja uloge Agencije u ostvarivanju interoperabilnosti.*** **[Am. 137]**

1a. Dvije godine nakon objavljivanja ove Direktive i nakon savjetovanja s dotičnim sudionicima, Komisija izvješćuje Europski parlament i Vijeće o funkcioniranju Agencije i njezinu napretku u izvršavanju novih dužnosti. **[Am. 138]**

2. Agencija izrađuje i redovito ažurira instrument kojim je moguće, na zahtjev države članice***, Europskog parlamenta*** ili Komisije, pregledati razinu interoperabilnosti željezničkog sustava. U tom se instrumentu koriste informacije koje su dostupne u registrima predviđenim u Poglavlju VII. **[Am. 139]**

([1]) Direktiva Vijeća 96/48/EZ od 23. srpnja 1996. o interoperabilnosti transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina (SL L 235, 17.9.1996., str. 6).

Članak 50.a

Prijelazni režim

Ne dovodeći u pitanje članak 20. stavak 9.a, četiri godine nakon stupanja na snagu ove Direktive, dozvole za vozila iz članaka 20. i 22. dodjeljuje Agencija. Tijekom prijelaznog razdoblja, dozvolu za vozilo može izdati Agencija ili nacionalno tijelo nadležno za sigurnost, prema odluci podnositelja zahtjeva.

Agencija ima potreban organizacijski kapacitet i stručnost za obavljanje svih svojih funkcija u skladu s člancima 18., 20. i 22. najkasnije četiri godine od stupanja na snagu ove Direktive.

Kako bi ispunila svoje obveze, Agencija može sklopiti sporazume o suradnji s nacionalnim tijelima nadležnima za sigurnost u skladu s člankom 22.a. **[Am. 140]**

Članak 51.

Prijelazni sustav za stavljanje vozila u promet

1. Države članice mogu nastaviti primjenjivati odredbe utvrđene u Poglavlju V. Direktive 2008/57/EZ [~~dvije godine~~ ***jednu godinu*** nakon datuma stupanja na snagu] **[Am. 141]**

2. Dozvole za stavljanje vozila u promet koje su izdane u skladu sa stavkom 1., uključujući dozvole izdane na temelju međunarodnih sporazuma, posebno 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.

3. Vozila koja su dobila dozvolu za stavljanje u promet u skladu sa stavcima 1. i 2. moraju dobiti dozvolu za stavljanje na tržište kako bi prometovala na jednoj mreži ili više mreža koje nisu obuhvaćene njihovom dozvolom. Stavljanje vozila u promet na tim dodatnim mrežama podliježe odredbama članka 21.

Članak 52.

Ostale prijelazne odredbe

Prilozi IV., V., VI., VII. i IX. Direktivi 2008/57/EZ primjenjuju se do datuma primjene odgovarajućih ***delegiranih*** ~~provedbenih~~ akata iz članka 8. stavka 2. ***i*** članka ***15. stavka 7.a te provedbenih akata iz članka*** 14. stavka 8., članka 15. stavka 7. te članka 7. stavka 3. ove Direktive. **[Am. 142]**

Članak 53.

Preporuke i mišljenja Agencije

Agencija daje preporuke i mišljenja u skladu s člankom 15. Uredbe (EU) br. …/… [Uredba o Agenciji] radi provedbe ove Direktive. Te preporuke i mišljenja služe kao temelj za sve mjere Unije donesene u skladu s ovom Direktivom.

Članak 54.

Prenošenje

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s člankom 1., člankom 2., člankom 7. stavcima 1. do 4., člankom 11. stavkom 1., člankom 13., člankom 14. stavcima 1. do 7., člankom 15. stavcima 1. do 6., člancima 17. do 21., člankom 22. stavcima 3. do 7., člancima 23. do 36., člankom 37. stavkom 2., člankom 38., člankom 39., člancima 41. do 43., člankom 45. stavcima 1. do 5., člankom 51. i Prilozima I. do III. najkasnije [~~dvije godine~~ ***jednu godinu*** nakon datuma stupanja na snagu]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih mjera i korelacijsku tablicu između tih mjera i ove Direktive. Korelacijske tablice potrebne su kako bi omogućile svim sudionicima da jasno utvrde relevantne odredbe koje se primjenjuju na nacionalnoj razini za provedbu ove Direktive. **[Am. 143]**

Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Također sadržavaju izjavu prema kojoj se upućivanja u postojećim zakonima i drugim propisima na direktive koje se ovom Direktivom stavljaju izvan snage smatraju upućivanjima na ovu Direktivu. Države članice utvrđuju način takvog upućivanja i način oblikovanja te izjave.

2. Države članice Komisiji šalju tekst glavnih odredbi nacionalnog zakonodavstva koje donesu na području obuhvaćenom ovom Direktivom.

3. Obveza prenošenja u svoje zakonodavstvo i provedba članka 13., članka 14. stavaka 1. do 7., članka 15. stavaka 1. do 6., članaka 17. do 21., članka 42., članka 43., članka 45. stavaka 1. do 5. i članka 51. ove Direktive ne odnosi se na Republiku Cipar i Republiku Maltu sve dok se na njihovom teritoriju ne uspostavi željeznički sustav.

Međutim, čim javni ili privatni subjekt podnese službeni zahtjev za izgradnju željezničke pruge, kojom će upravljati jedan željeznički prijevoznik ili više njih, dotična država članica u roku od godinu dana od primitka zahtjeva priprema zakonodavstvo za provedbu članaka iz prvog podstavka.

Članak 55.

Stavljanje izvan snage

Direktiva 2008/57/EZ izmijenjena direktivama navedenima u Dijelu A. Priloga II. stavlja se izvan snage [~~dvije godine~~ ***jednu godinu*** nakon datuma stupanja na snagu] ne dovodeći u pitanje obveze država članica koje se odnose na rokove za prenošenje direktiva navedenih u Dijelu B. Priloga IV. u nacionalno zakonodavstvo. **[Am. 144]**

Upućivanja na direktive stavljene izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i tumače se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga V.

Članak 56.

Stupanje na snagu

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

Članci 3. do 10., članak 11. stavci 2., 3. i 4., članak 12. i članak 16. primjenjuju se [dvije godine nakon datuma stupanja na snagu].

Članak 57.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u…

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednik	*Predsjednik*

Srijeda, 26. veljače 2014.

PRILOG I.

Elementi željezničkog sustava Unije

1. Mreža

U smislu ove Direktive mreža Unije uključuje ***mrežu pruga velike brzine utvrđenu točkama (a), (b) i (c) i mrežu konvencionalnih pruga utvrđenu točkama od (d) do (i)***:

(a) posebno izgrađene pruge velikih brzina opremljene za brzine uglavnom od 250 km/h ili veće, ***koje u odgovarajućim okolnostima omogućuju dosezanje brzina preko 300 km/h,***

(b) posebno modernizirane pruge ***za velike brzine*** ~~velikih brzina~~ opremljene za brzine reda od oko 200 km/h,

(c) posebno modernizirane pruge velikih brzina koje imaju posebne značajke zbog topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja, kojima se brzina mora prilagoditi u svakom pojedinom slučaju. Ta kategorija 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.

(d) konvencionalne pruge namijenjene putničkom prometu,

(e) konvencionalne pruge namijenjene mješovitom prometu (prijevoz putnika i tereta),

(f) konvencionalne pruge namijenjene ***prijevozu tereta*** ~~teretnom prometu~~,

(g) čvorišta putničkog prometa,

(h) čvorišta teretnog prometa, uključujući intermodalne terminale,

(i) pruge koje povezuju navedene sastavnice. **[Am. 145]**

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.

2. Vozila

U smislu ove Direktive vozila Unije obuhvaćaju sva vozila za koja je vjerojatno da će prometovati čitavom mrežom Unije ili dijelom te mreže, uključujući:

— lokomotive i putnička željeznička vozila, uključujući vučna vozila s motorima s unutarnjim sagorijevanjem ili električna vučna vozila, vlakove s motorima s unutarnjim sagorijevanjem na vlastiti pogon ili električne putničke vlakove, putničke vagone;

— ***vozila projektirana za prometovanje 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***

— ***vozila projektirana za prometovanje brzinom reda veličine od 200 km/h na brzim prugama ili prugama posebno nadograđenima za velike brzine, kada su kompatibilna s mogućnostima koje te pruge nude.***

Pored toga, vozila projektirana za prometovanje 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. **[Am. 146]**

— teretne vagone, uključujući ***tegljače za cijelu mrežu i*** vozila namijenjena prijevozu kamiona; **[Am. 147]**

— posebna vozila poput pružnih strojeva.

Svaka od navedenih kategorija može se podijeliti na:

— vozila za međunarodnu uporabu,

— vozila za nacionalnu uporabu.

U TSI-jevima se navode zahtjevi za jamčenje sigurnog rada tih vozila na različitim kategorijama pruga.

Srijeda, 26. veljače 2014.

PRILOG II.

PODSUSTAVI

1. Popis podsustava

U smislu ove Direktive, sustav koji čini željeznički sustav može se podijeliti na sljedeće podsustave:

(a) konstrukcijska područja:

— infrastruktura,

— energija,

— prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav,

— prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav,

— željeznička vozila,

(b) funkcionalna područja:

— odvijanje prometa i upravljanje njime,

— održavanje,

— telematske aplikacije za putnički i teretni promet.

2. Opis podsustava

Za svaki podsustav ili dio podsustava Agencija pri izradi relevantnog nacrta 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 kojim će podlijegati TSI-jima, podsustavi uključuju:

2.1. Infrastruktura

Tračnice, skretnice, građevinske konstrukcije (mostovi, tuneli itd.), sastavni dijelovi kolodvora povezani sa željeznicom (uključujući ulaze, perone, područja pristupa, mjesta za servisiranje, toalete i informacijski sustave, kao i njihovu dostupnost osobama s ograničenom pokretljivošću i osobama s invaliditetom), sigurnosna i zaštitna oprema.

2.2. Energija

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 radi osiguranja sigurnosti, upravljanja i nadzora vožnje vlakova kojima je odobreno obavljanje prometa na mreži.

2.5. Odvijanje prometa i upravljanje njime

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

Stručna osposobljenost koja bi mogla biti potrebna za izvođenje svake vrste usluge željezničkog prijevoza.

2.6. Telematski uređaji

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

(a) uređaji za putnički promet, uključujući sustave davanja informacija putnicima prije i tijekom putovanja, sustavi rezervacija i plaćanja, upravljanje prtljagom i upravljanje povezivanjima vlakova s drugim načinima prijevoza;

(b) uređaji za teretni promet, uključujući informacijske sustave (nadzor tereta i vlakova u realnom vremenu), ranžirni sustavi i sustavi raspodjele vlakova, sustavi rezervacije, plaćanja i fakturiranja, upravljanje povezivanjima s drugim načinima prijevoza i izrada pratećih dokumenata u elektroničkom obliku.

2.7. Željeznička vozila

Konstrukcija, sustav vođenja i nadzora za svu opremu vlaka, uređaji za oduzimanje struje, vuča i uređaji za pretvaranje električne energije, oprema za mjerenje potrošnje električne energije u vozilu, naprave za kočenje, naprave za priključivanje vagona, pogonski mehanizmi (podvozje vagona, osovine itd.) i ovjes, vrata, sučelja čovjek/stroj (vozač, osoblje u vlaku i putnici, uključujući i njihovu dostupnost osobama s ograničenom pokretljivošću i osobama s invaliditetom), pasivne ili aktivne sigurnosne naprave i pomagala potrebna za 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.

Srijeda, 26. veljače 2014.

PRILOG III.

TEMELJNI ZAHTJEVI

1. opći zahtjevi

1.1. Sigurnost

1.1.1. Projektiranje, izgradnja ili sklapanje, održavanje i praćenje sastavnica od ključne važnosti za sigurnost, a posebno onih koje su uključene u vožnju vlaka, moraju jamčiti sigurnost na razini koja odgovara ciljevima utvrđenima za mrežu, uključujući i one za 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. Kod slučajnih kvarova posljedice po sigurnost moraju biti ograničene odgovarajućim mjerama.

1.1.4. Projektiranje stabilnih postrojenja i željezničkih vozila te izbor korištenog materijala moraju biti takvi da u slučaju požara ograniče nastanak, širenje i učinke vatre i dima.

1.1.5. Sve naprave kojima će rukovati korisnici moraju biti projektirane tako da ne ugrožavaju sigurno rukovanje njima ili zdravlje i sigurnost korisnika ako se upotrebljavaju na predvidiv način iako to nije u skladu s objavljenim uputama.

1.2. Pouzdanost i dostupnost

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

1.3. Zdravlje

1.3.1. Materijali koji zbog načina upotrebe mogu predstavljati 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 upotrebljavati tako da se ograniči emisija štetnih i opasnih dimova i plinova, posebno 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 Unije.

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, posebno u slučaju požara.

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

1.4.4. Pri radu željezničkog sustava moraju se poštovati postojeći propisi o zagađenju bukom.

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

1.5. Tehnička kompatibilnost

Tehničke značajke infrastrukture i stabilnih postrojenja moraju biti usklađene uzajamno 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 kojima se jamči kompatibilnost u budućnosti.

2. Posebni zahtjevi za svaki podsustav

2.1. Infrastruktura

2.1.1. Sigurnost

Moraju se poduzeti odgovarajuće mjere za sprečavanje pristupa postrojenjima ili neželjenog ulaska u postrojenja.

Moraju se poduzeti mjere za ograničavanje opasnosti kojima su izložene osobe, posebno 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.).

Moraju se utvrditi odgovarajuće odredbe kako bi se u obzir uzeli posebni sigurnosni uvjeti u vrlo dugačkim tunelima i vijaduktima.

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 upotrebljavaju 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 upravljanja, nadzora i signalizacije 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 izrađena nakon donošenja kompatibilnih prometno-upravljačkih i signalno-sigurnosnih sustava moraju biti prilagođena upotrebi tih sustava.

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

Srijeda, 26. veljače 2014.

2.4. Željeznička vozila

2.4.1. Sigurnost

Konstrukcije željezničkih vozila i prijelaza između vozila moraju biti projektirane tako 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 se podudarati s projektom kolosijeka, građevinskim konstrukcijama i sustavima signalizacije.

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

U slučaju opasnosti uređaji moraju omogućiti putnicima da o tome obavijeste strojovođu ***i/ili vlakovođu***„ a ~~pratećem osoblju~~ ***prateće osoblje*** vlaka ***zatraže*** da stupi s njim u vezu. **[Am. 148]**

Vlakovi moraju biti sigurni za ulaženje i izlaženje. ~~Pristupna~~ Vrata moraju biti opremljena ~~sustavom~~ ***mehanizmom*** za otvaranje i zatvaranje koji ~~jamči~~***, kao i širina udaljenosti ruba perona od osi kolosijeka uz peron te otprema vlaka mora jamčiti*** sigurnost za putnike. ***Vlakovi moraju biti tako koncipirani da putnici ne mogu ostati zaglavljeni .*** **[Am. 149]**

Izlazi u slučaju opasnosti moraju biti osigurani i označeni.

Moraju se utvrditi 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 kojim se omogućava komunikacija između osoblja u vlaku***, i/ili strojovođe,*** i putnika. **[Am. 150]**

Putnicima se na razumljiv i sažet način priopćuju obavezni propisi za službena mjesta na željezničkoj pruzi, unutar kolodvora kao i u vlakovima (zabrane kretanja, dolasci i odlasci, upute o ponašanju, mogućnosti za osobe s ograničenom pokretljivošću, značenje oznaka, opasna mjesta itd.). **[Am. 151]**

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 on predviđen, uzimajući u obzir relevantne klimatske ***i topografske*** uvjete. **[Am. 152]**

2.4.4. Nadzor

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

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 dozvoljenu razinu štetnog djelovanja na okolinu.

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.

2.6. Odvijanje prometa i upravljanje njime

2.6.1. Sigurnost

Usklađivanje pravila za odvijanje prometa na mreži i osposobljenost strojovođa***, tehničko-kolne službe, prometnika*** i osoblja vlakova, kao i osoblja u centrima za nadzor nad prometom mora biti takvo da osigura sigurno odvijanje prometa, imajući na umu različite zahtjeve prekograničnog i domaćeg prometa. ***Diljem Unije potrebno je težiti visokoj razini obrazovanja s kvalitetnim certifikatima visoke vrijednosti.*** **[Am. 153]**

Radovi na održavanju i njihova učestalost, obuka i osposobljenost osoblja na poslovima održavanja i osoblja u kontrolnim centrima te sustava osiguranja kvalitete, koje su u kontrolnim centrima i centrima za održavanje uspostavili dotični prijevoznici, moraju jamčiti visoku razinu sigurnosti.

2.6.2. Pouzdanost i dostupnost

Radovi na održavanju i razdoblja kada se izvršavaju, obuka i osposobljenost osoblja na poslovima održavanja i osoblja u kontrolnim centrima te sustavi osiguranja kvalitete koje su u kontrolnim centrima i centrima za održavanje uspostavili dotični prijevoznici moraju jamčiti visoku razinu pouzdanosti i dostupnosti.

2.6.3. Tehnička kompatibilnost

Usklađenost pravila za odvijanje prometa na mreži i osposobljenost strojovođa i osoblja u vlaku, kao i upravitelja prometa mora biti takva da omogućuje radnu učinkovitost željezničkog sustava, imajući na umu različite zahtjeve prekograničnog i domaćeg prometa.

2.7. Telematske aplikacije za teretni i putnički promet

2.7.1. Tehnička kompatibilnost

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

Moraju se 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 upotrebe tih baza podataka, upravljanje njima, njihovo ažuriranje i održavanje, programska podrška i protokoli razmjene podataka moraju zajamčiti učinkovitost tih sustava i kvalitetu usluga.

2.7.3. Zdravlje

Sučelja između tih sustava i korisnika moraju ispunjavati minimalna pravila ergonomije i zaštite zdravlja.

2.7.4. Sigurnost

Za pohranjivanje ili prijenos informacija koje se tiču sigurnosti mora se osigurati odgovarajuća razina integriteta i pouzdanosti.

PRILOG IV.

DIO A

Direktive stavljene izvan snage

s popisom njihovih uzastopnih izmjena

(iz članka 55.)

Direktiva 2008/57/EZ	(SL L 191, 18.7.2008., str. 1.)
Direktiva 2009/131/EZ	(SL L 273, 17.10.2009., str. 12.)
Direktiva 2011/18/EU	(SL L 57, 2.3.2011., str. 21.)

DIO B

Rokovi za prenošenje u nacionalno zakonodavstvo

(iz članka 55.)

Direktiva	Rok za prenošenje
2008/57/EZ	19. srpnja 2010.
2009/131/EZ	19. srpnja 2010.
2011/18/EU	31. prosinca 2011.

Srijeda, 26. veljače 2014.

PRILOG V.

KORELACIJSKA TABLICA

Direktiva 2008/57/EZ	Ova Direktiva
Članak 1.	Članak 1.
Članak 2. točke (a) do (z)	Članak 2. stavci 1. do 24.
———	Članak 2. stavci 25. do 41.
Članak 3.	———
Članak 4.	Članak 3.
Članak 5. stavci 1. do 3. točka (g)	Članak 4. stavci 1. do 3. točka (g)
———	Članak 4. stavak 3. točke (h) i (i)
Članak 5. stavci 4. do 8.	Članak 4. stavci 4. do 8.
Članak 6.	Članak 5.
Članak 7.	Članak 6.
Članak 8.	———
Članak 9.	Članak 7.
Članak 10.	Članak 8.
Članak 11.	Članak 9.
Članak 12.	———
Članak 13.	Članak 10.
Članak 14.	Članak 11.
Članak 15. stavak 1.	Članak 18. stavak 3. i članak 19. stavak 2.
Članak 15. stavci 2. i 3.	———
Članak 16.	Članak 12.
Članak 17.	Članci 13. i 14.
Članak 18.	Članak 15.
Članak 19.	Članak 16.
———	Članak 17.

Direktiva 2008/57/EZ	Ova Direktiva
———	Članak 18. (osim članka 18. stavka 3.)
———	Članci 19. i 20.
Članak 20.	———
Članak 21.	Članak 21.
Članci 22. do 25.	———
Članak 26.	Članak 22.
Članak 27.	Članak 14. stavak 8.
Članak 28. i Prilog VIII.	Članci 23. do 41.
Članak 29.	Članak 48.
Članci 30. i 31.	———
Članak 32.	Članak 42.
Članak 33.	Članak 43.
Članak 34.	Članak 44.
Članak 35.	Članak 45.
Članak 36.	———
———	Članci 46. i 47.
Članak 37.	Članak 49.
Članak 38.	Članak 54.
Članak 39.	Članak 50.
———	Članci 51. i 52.
———	Članak 53.
Članak 40.	Članak 55.
Članak 41.	Članak 56.
Članak 42.	Članak 57.
Prilozi I. do III.	Prilozi I. do III.
Prilog IV.	Članak 8. stavak 2.
Prilozi V. i VI.	Članak 15. stavak 7.

Direktiva 2008/57/EZ	Ova Direktiva
Prilog VII.	Članak 14. stavak 8.
Prilog VIII.	Članci 27., 28. i 29.
Prilog IX.	Članak 7. stavak 3.
Prilog X.	Prilog IV.
Prilog XI.	Prilog V.