Sreda, 26. februar 2014

P7_TA(2014)0149

Interoperabilnost železniškega sistema ***I

Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 26. februarja 2014 o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (prenovitev) (COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

(Redni zakonodajni postopek – prenovitev)

(2017/C 285/54)

Evropski parlament,

— ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (COM(2013)0030),

— ob upoštevanju člena 294(2) ter členov 91(1), 170 in 171 Pogodbe o delovanju Evropske unije, na podlagi katerih je Komisija podala predlog Parlamentu (C7-0027/2013),

— ob upoštevanju člena 294(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije,

— ob upoštevanju obrazloženih mnenj litovskega sejma in švedskega parlamenta v okviru Protokola št. 2 o uporabi načel subsidiarnosti in sorazmernosti, v katerih izjavljata, da osnutek zakonodajnega akta ni v skladu z načelom subsidiarnosti,

— ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 11. julija 2013 ([1]),

— ob upoštevanju mnenja Odbora regij z dne 7. oktobra 2013 ([2]),

— ob upoštevanju Medinstitucionalnega sporazuma z dne 28. novembra 2001 o bolj sistematični uporabi prenovitve pravnih aktov ([3]),

— ob upoštevanju pisma Odbora za pravne zadeve Odboru za promet in turizem z dne 16. decembra 2013 v skladu s členom 87(3) Poslovnika,

— ob upoštevanju členov 87 in 55 Poslovnika,

— ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem ter mnenja Odbora za regionalni razvoj (A7-0033/2014),

A. ker po mnenju posvetovalne skupine pravnih služb Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije predlog ne vsebuje bistvenih sprememb, razen tistih, ki so v njem opredeljene kot take, in ker je, kar zadeva kodifikacijo nespremenjenih določb prejšnjih aktov z omenjenimi spremembami, predlog zgolj kodifikacija obstoječih besedil brez vsebinskih sprememb;

1. sprejme stališče v prvi obravnavi, kakor je določeno v nadaljevanju in kakor je bilo prilagojeno v skladu s predlogi posvetovalne skupine pravnih služb Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije;

2. poziva Komisijo, naj zadevo ponovno predloži Parlamentu, če namerava svoj predlog bistveno spremeniti ali nadomestiti z drugim besedilom;

3. naroči svojemu predsedniku, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji ter nacionalnim parlamentom.

([1]) UL C 327, 12.11.2013, str. 122.
([2]) UL C 356, 5.12.2013, str. 92.
([3]) UL C 77, 28.3.2002, str. 1.

Sreda, 26. februar 2014

P7_TC1-COD(2013)0015

Stališče Evropskega parlamenta, sprejeto v prvi obravnavi dne 26. februarja 2014 z namenom sprejetja Direktive 2014/…/ES Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (prenovitev)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije ter zlasti členov 91(1), 170 in 171 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

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

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ([2]),

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ([3]),

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Direktiva 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([4]) je bila večkrat bistveno spremenjena. Ker so potrebne dodatne spremembe, bi bilo zaradi jasnosti treba navedeno direktivo prenoviti.

(2) Da bi državljanom Unije, gospodarskim subjektom, regionalnim in lokalnim organom v celoti omogočili uživanje koristi, ki izhajajo iz vzpostavitve območja brez notranjih meja ***in uresničitve cilja teritorialne kohezije***, je smiselno, da se zlasti izboljšajo medsebojna povezanost in interoperabilnost nacionalnih železniških omrežij ter dostop do teh omrežij, ***tudi za invalide,*** pri čemer se izvedejo vsi ukrepi, ki se lahko izkažejo za potrebne na področju tehnične standardizacije. **[Sprememba 1]**

(3) Prizadevanja za dosego interoperabilnosti v železniškem sistemu Unije bi morala privesti do opredelitve optimalne ravni tehnične usklajenosti, omogočiti olajšanje, izboljšanje in razvoj ~~mednarodnih~~ železniških prevoznih storitev znotraj Unije in s tretjimi državami ter prispevati k postopnemu oblikovanju notranjega trga opreme in storitev za gradnjo, obnovo, nadgradnjo in obratovanje železniškega sistema znotraj Unije. **[Sprememba 2]**

(4) Za komercialni promet vlakov v celotnem železniškem omrežju se zlasti zahteva odlična združljivost med značilnostmi železniške infrastrukture in vozil, pa tudi učinkovito medsebojno povezovanje informacijskih in komunikacijskih sistemov ***ter sistemov izdajanja vozovnic*** raznih upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu. Od te združljivosti in medsebojne povezanosti so odvisni raven izvedbe, varnost, kakovost storitev in stroški, zlasti pa interoperabilnost železniškega sistema. **[Sprememba 3]**

(5) Regulativni okvir za železnice bi moral določiti jasne odgovornosti za zagotavljanje skladnosti s predpisi o varnosti, varovanju zdravja***, socialnem varstvu*** in varstvu potrošnikov, ki veljajo za železniška omrežja. **[Sprememba 4]**

(6) Med nacionalnimi predpisi, internimi pravili in tehničnimi specifikacijami, ki se uporabljajo za železniške sisteme, podsisteme in komponente, obstajajo velike razlike, ker izražajo tehnične posebnosti nacionalne industrije ter predpisujejo specifične dimenzije in naprave ter posebne značilnosti. Takšno stanje preprečuje neoviran železniški promet v celotni Uniji ***ter izkoriščanje ugodnosti standardizacije in ekonomije obsega na enotnem trgu***. **[Sprememba 5]**

([1]) UL C 327, 12.11.2013, str. 122.
([2]) UL C 356, 5.12.2013, str. 92.
([3]) Stališče Evropskega parlamenta z dne 26. februarja 2014.
([4]) Direktiva 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (UL L 191, 18.7.2008, str. 1).

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

(8) Zato je smiselno, da se za celotno Unijo določijo bistvene zahteve, povezane z interoperabilnostjo železnic, ki bi morale veljati za njen železniški sistem.

(9) Razvoj tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI) je pokazal potrebo po razjasnitvi razmerja med bistvenimi zahtevami in TSI na eni strani ter evropskimi standardi in drugimi normativnimi dokumenti na drugi strani. Zlasti bi bilo treba razlikovati med standardi ali deli standardov – ki bi morali biti obvezujoči, da bi dosegli cilje iz te direktive – in „usklajenimi standardi“, ki so se razvili v skladu z Uredbo (EU) št. 1025/2012 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]). Kadar je nujno potrebno, lahko TSI vsebujejo izrecno sklicevanje na evropske standarde ali specifikacije, ki postanejo obvezni od trenutka, ko se TSI začnejo uporabljati.

(10) Da bi se konkurenčnost železniškega sektorja Unije resnično povečala brez izkrivljanja konkurence med ključnimi udeleženci v železniškem sistemu, bi morale biti TSI zasnovane tako, da bodo upoštevale načela odprtosti, konsenza in preglednosti, kot so opredeljena v Prilogi II k Uredbi (EU) št. 1025/2012.

(11) Kakovost storitev v železniškem prometu v Uniji je med drugim odvisna od odlične združljivosti med značilnostmi omrežja v najširšem pomenu, vključno s fiksnimi deli vseh zadevnih podsistemov, in značilnostmi vozil, vključno s komponentami vseh zadevnih podsistemov na voznih sredstvih. Od te združljivosti so odvisni tudi raven učinkovitosti, varnost, kakovost storitev in stroški.

(12) TSI vsebuje vse pogoje, ki bi jih morala izpolnjevati komponenta interoperabilnosti, in postopek, ki ga je treba upoštevati pri ocenjevanju skladnosti. Poleg tega je treba določiti, da bi za vsako komponento moral biti obvezen postopek za ocenjevanje skladnosti in primernosti za predvideno uporabo iz TSI ter da bi vsaka komponenta morala imeti ustrezno potrdilo.

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

(14) Zaradi varnostnih razlogov je treba dodeliti identifikacijsko kodo vsakemu vozilu, ki začne obratovati. Nato bi bilo treba vozilo vnesti v nacionalni register vozil. Registri bi morali biti odprti za posvetovanja z državami članicami in z nekaterimi gospodarskimi subjekti v Uniji. Nacionalni registri vozil bi morali biti dosledni glede oblike podatkov. Zato bi morali biti zajeti v skupnih operativnih in tehničnih specifikacijah.

(15) Če TSI nekaterih tehničnih vidikov, ki se nanašajo na bistvene zahteve, izrecno ne zajema, so takšni vidiki, ki jih je še vedno treba obravnavati, v prilogi k TSI opredeljeni kot odprta vprašanja. Za ta odprta vprašanja se do dokončanja TSI uporabljajo nacionalni predpisi.

(16) Določiti bi bilo treba postopek, ki ga je treba uporabiti pri bistvenih zahtevah, veljavnih za podsistem, ki še ni zajet v ustrezni TSI. V takšnih primerih bi morali biti organi, pristojni za oceno skladnosti in postopke verifikacije, priglašeni organi iz člena 17 Direktive 2008/57/ES.

([1]) Uredba (EU) št. 1025/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o evropski standardizaciji, spremembi direktiv Sveta 89/686/EGS in 93/15/EGS ter direktiv 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES in 2009/105/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Sklepa Sveta 87/95/EGS in Sklepa št. 1673/2006/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 316, 14.11.2012, str. 12).

(17) Direktiva 2008/57/ES se uporablja za celoten železniški sistem v Uniji, področje uporabe TSI pa se razširja, da bo zajemalo tudi vozila in omrežja, ki niso vključena v vseevropski železniški sistem. Zato bi bilo treba Prilogo I poenostaviti tako, da se odstranijo konkretna sklicevanja na vseevropski železniški sistem.

(18) Funkcionalne in tehnične specifikacije, ki jih morajo izpolnjevati podsistemi in njihovi vmesniki, se lahko razlikujejo glede na uporabo podsistemov, na primer glede na kategorije prog in vozil.

(19) Da bi se zagotovilo postopno izvajanje interoperabilnosti železnic v celotni Uniji in postopoma zmanjšala raznolikost obstoječih sistemov, bi morale TSI vsebovati določbe, ki bi se uporabljale v primeru obnove ali nadgradnje obstoječih podsistemov, in lahko določajo roke za dosego ciljnega sistema.

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

(21) Da bi se odpravile ovire za interoperabilnost in, kot posledica razširitve področja uporabe TSI, celoten železniški sistem Unije, bi bilo treba število nacionalnih predpisov postopoma zmanjševati. Pri nacionalnih predpisih bi bilo treba razlikovati med predpisi, ki so strogo povezani z lokalnimi zahtevami, in predpisi, potrebnimi za obravnavo odprtih vprašanj v TSI. Drugo vrsto predpisov bi bilo treba postopoma odpravljati kot rezultat zapiranja odprtih vprašanj v TSI.

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

(23) Železniški sistem je treba zaradi obsega in kompleksnosti iz praktičnih razlogov razdeliti na naslednje podsisteme: infrastruktura, vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi, vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu, energija, tirna vozila, delovanje in upravljanje prometa, vzdrževanje ter telematske aplikacije za potniški in tovorni promet. Za vsakega od teh podsistemov je treba določiti bistvene zahteve in tehnične specifikacije, predvsem za njihove komponente in vmesnike, da bi izpolnili te bistvene zahteve. Isti sistem se razdeli na fiksne in mobilne dele, ki zajemajo na eni strani omrežje, sestavljeno iz prog, postaj, terminalov in vseh vrst fiksne opreme, potrebne za zagotovitev varnega in neprekinjenega delovanja sistema, in na drugi strani vsa vozila, ki se gibljejo v tem omrežju. Zato za namen te direktive vozilo sestavlja en podsistem („tirno vozilo“) in, kadar je primerno, ostali podsistemi (predvsem podsistem „vodenje-upravljanje in signalizacija“ na vozilu). ***Čeprav je sistem razdeljen na več delov, bi morala Agencija Evropske unije za železniški promet (v nadaljnjem besedilu: Agencija) ohraniti pregled nad sistemom, da bi tako zagotovila varnost in interoperabilnost.*** **[Sprememba 6]**

(24) Konvencija združenih narodov o pravicah invalidov, katere pogodbenica je Unija, določa dostopnost kot enega od splošnih načel in zahteva, da države pogodbenice sprejmejo ustrezne ukrepe za zagotovitev, da imajo invalidi enak dostop kot drugi, vključno z razvojem, razglasitvijo in spremljanjem izvajanja minimalnih standardov ter smernic glede dostopnosti. Dostopnost ***za invalide in osebe z omejeno mobilnostjo*** je zato pomembna zahteva za interoperabilnost železniškega sistema***, skladno z zakonodajo Unije o potnikih z omejeno mobilnostjo***. **[Sprememba 7]**

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

(26) TSI vplivajo tudi na pogoje, pod katerimi uporabniki uporabljajo železniški prevoz, in se je zato treba posvetovati z njimi o vidikih, ki jih zadevajo***, tudi z invalidskimi organizacijami***. **[Sprememba 8]**

(27) Vsaki zadevni državi članici bi bilo treba dovoliti, da ne uporablja določenih TSI v omejenem številu ustrezno utemeljenih situacij. Te situacije in postopki, ki jih je treba upoštevati v primeru neuporabe TSI, bi morali biti jasno opredeljeni

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

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

(30) V interesu Unije je vzpostaviti sistem mednarodne standardizacije, ki lahko oblikuje takšne standarde, ki jih partnerji v mednarodni trgovini dejansko uporabljajo, in ki izpolnjuje zahteve politike Unije. Zato bi morale evropske organizacije za standarde še naprej sodelovati z mednarodnimi organi za standarde.

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

(32) Postopki ocenjevanja skladnosti ali primernosti za uporabo komponent morajo temeljiti na uporabi modulov, ki jih ureja Sklep Komisije 2010/713/EU ([2]). Za spodbujanje industrijskega razvoja je smiselno, kolikor je mogoče, oblikovati postopke, ki vključujejo sistem zagotavljanja kakovosti.

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

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

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

(36) Podsistemi, ki sestavljajo železniški sistem, bi morali biti predmet verifikacijskega postopka. Ta verifikacija bi morala subjektom, pristojnim za začetek obratovanja, omogočiti, da se prepričajo, da so rezultati v fazah načrtovanja, gradnje in začetka obratovanja v skladu z veljavnimi pravnimi, tehničnimi in operativnimi predpisi. Prav tako bi morala proizvajalcem zagotoviti enako obravnavanje ne glede na državo članico.

(37) Po začetku obratovanja podsistemov bi bilo treba zagotoviti, da se ti sistemi uporabljajo in vzdržujejo v skladu z bistvenimi zahtevami, ki zanje veljajo. Za spoštovanje predpisov so po Direktivi …/…/EU Evropskega parlamenta in Sveta [Direktiva o varnosti na železnici] ([3]) odgovorni upravljavec infrastrukture ali prevoznik v železniškem prometu, vsak za svoje podsisteme.

([1]) Direktiva 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil naročnikov v vodnem, energetskem in transportnem sektorju ter sektorju poštnih storitev (UL L 134, 30.4.2004, str. 1).

([2]) Sklep Komisije 2010/713/EU z dne 9. novembra 2010 o modulih za postopke ocenjevanja skladnosti, primernosti za uporabo in ES-verifikacije, ki se uporabljajo v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost, sprejetih v okviru Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 319, 4.12.2010, str. 1).

([3]) Direktiva …/…/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne … (UL L…).

(38) Treba bi bilo pojasniti postopek za začetek obratovanja vozil in fiksnih naprav ob upoštevanju odgovornosti upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu.

(39) Da bi se olajšalo začetek obratovanja vozil in zmanjšalo upravno breme, bi bilo treba uvesti izdajo dovoljenja za dajanje vozila na trg, ki bi bilo veljavno po vsej Uniji, kot predpogoj, da lahko prevoznik v železniškem prometu začne uporabljati vozilo. Poleg tega bi to bilo bolj v skladu s Sklepom št. 768/2008/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([1]).

(39a) Da bi ustvarili enotno evropsko železniško območje, zmanjšali stroške in trajanje postopkov izdaje dovoljenj ter izboljšali varnost železnic, je treba postopke za izdajo dovoljenj poenostaviti in uskladiti na ravni Unije. Pri tem je potrebna jasna delitev nalog in odgovornosti med Agencijo in nacionalnimi varnostnimi organi.

Agencija bi morala uporabiti dragoceno strokovno znanje, poznavanje lokalnih razmer in izkušnje nacionalnih varnostnih organov. Posebne naloge in odgovornost bi morala prenesti na nacionalne varnostne organe na podlagi pogodbenih elementov iz člena 22a, vendar bi morala sprejeti končno odločitev v vseh postopkih odobritve. **[Sprememba 9]**

(40) Da bi se zagotovila sledljivost vozil in njihove preteklosti, bi bilo treba skupaj z drugimi podatki o vozilu beležiti sklice dovoljenj za ~~dajanje vozil na trg~~ ***vozila***. **[Sprememba 10]**

(41) V TSI bi morali biti določeni postopki za preverjanje skladnosti med vozili in omrežji ~~po izdaji dovoljenja za dajanje vozila na trg in~~ pred ~~odločitvijo o začetku uporabe vozila~~ ***začetkom novega obratovanja***. **[Sprememba 11]**

(42) Da bi se prevoznikom v železniškem prometu pomagalo pri odločitvi o začetku uporabe vozila in da bi se preprečili odvečne verifikacije in nepotrebno upravno breme, bi bilo treba tudi nacionalne predpise razvrstiti, tako da bi se zagotovila enakovrednost nacionalnih predpisov različnih držav članic, ki zajemajo iste vsebine.

(43) Priglašeni organi, pooblaščeni za izvajanje ocenjevanja skladnosti in primernosti za uporabo komponent ter verifikacijo podsistemov, bi morali, zlasti če ni evropskih specifikacij, čim tesneje usklajevati svoje odločitve.

(44) Pregledno akreditacijo, kakor je določena v Uredbi (ES) št. 765/2008 Evropskega Parlamenta in Sveta ([2]), za zagotovitev potrebne stopnje zaupanja v potrdila o skladnosti, bi morali javni nacionalni organi v celotni Uniji šteti za prednostni način, s katerim ti dokažejo tehnično usposobljenost priglašenih organov in smiselno tudi tehnično usposobljenost organov, ki so določeni za preverjanje skladnosti z nacionalnimi predpisi. Vendar pa lahko nacionalni organi menijo, da razpolagajo z ustreznimi sredstvi, s katerimi lahko sami izvedejo to ocenjevanje. Da bi se zagotovila ustrezna verodostojnost ocenjevanja, ki ga opravijo drugi nacionalni organi, bi morali v takih primerih Komisiji in drugim državam članicam zagotoviti potrebno dokumentacijo, ki dokazuje, da organi za ocenjevanje skladnosti izpolnjujejo ustrezne zakonske zahteve.

(45) Ta direktiva bi morala biti omejena na določitev zahtev glede interoperabilnosti za komponente in podsisteme interoperabilnosti. Da bi se olajšalo izpolnjevanje navedenih zahtev, je treba zagotoviti domnevo o skladnosti za komponente in podsisteme interoperabilnosti, ki so skladni z usklajenimi standardi, sprejetimi v skladu z Uredbo (EU) št. 1025/2012 za namene izražanja podrobnih tehničnih specifikacij navedenih zahtev.

(46) TSI bi morale biti pregledane v rednih časovnih presledkih. Kadar se odkrijejo pomanjkljivosti v TSI, bi bilo treba Agencijo pozvati, da izda mnenje, ki bi se lahko pod določenimi pogoji objavilo in ki bi ga vse zainteresirane strani (vključno z industrijo in priglašenimi organi) lahko uporabljale kot sprejemljivo sredstvo za zagotavljanje skladnosti do pregleda zadevnih TSI.

([1]) Sklep št. 768/2008/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o skupnem okviru za trženje proizvodov in razveljavitvi Sklepa Sveta 93/465/EGS (UL L 218, 13.8.2008, str. 82).

([2]) Uredba (ES) št. 765/2008 Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o določitvi zahtev za akreditacijo in nadzor trga v zvezi s trženjem proizvodov ter razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 339/93 (UL L 218, 13.8.2008, str. 30).

(46a) Regulativne ukrepe bi bilo treba dopolniti s pobudami, usmerjenimi v zagotavljanje finančne podpore inovativnim in interoperabilnim tehnologijam v železniškem sektorju, kot je projekt „Shift2Rail“. **[Sprememba 12]**

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

(48) Da se spremenijo nebistveni elementi te direktive, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s prilagoditvijo Priloge II tehničnemu napredku glede razčlenitve železniškega sistema na podsisteme in opisa teh podsistemov, vsebine TSI ter sprememb TSI, vključno s spremembami, ki so potrebne za odpravo pomanjkljivosti v TSI***, področja uporabe in vsebine ES-izjave o skladnosti ter primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti, postopkov verifikacije za podsisteme, vključno s splošnimi načeli, vsebino, postopkom in dokumenti, povezanimi s postopkom ES-verifikacije, in postopkom verifikacije v primeru nacionalnih predpisov***. Zlasti je pomembno, da Komisija med pripravami izvede ustrezna posvetovanja, ~~tudi na strokovni~~ ***vključno na*** ravni ***strokovnjakov***. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, ~~hkratno, pravočasno in ustrezno posredovanje zadevnih dokumentov~~ ***da so ustrezni dokumenti predloženi*** Evropskemu parlamentu in Svetu ***istočasno, pravočasno in na ustrezen način***. **[Sprememba 13]**

(49) Da odpravi pomanjkljivosti, ugotovljene v TSI, bi morala Komisija delegirane akte, ki spreminjajo TSI, sprejeti po nujnem postopku.

(50) Komisiji bi se morala podeliti izvedbena pooblastila, da se zagotovi izvajanje člena 6(1) te direktive v zvezi z mandatom Agencije za pripravo osnutkov TSI in njihovih sprememb ter za pripravo ustreznih priporočil Komisiji.

(51) ~~Da se zagotovijo enotni pogoji za izvajanje~~ ***Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja*** te direktive, bi ~~se morala Komisiji podeliti~~ ***bilo treba na Komisijo prenesti*** izvedbena pooblastila v zvezi z: vsebino dokumentacije, ki je priložena zahtevku za neuporabo ene ali več TSI ali njihovih delov, podrobnostmi, obliko in načini posredovanja dokumentacije; ~~področjem uporabe in vsebino ES-izjave~~ ***obliko in podrobnostmi glede informacij, vključenih v ES-izjavo*** o skladnosti ter primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti~~, obliko izjave in podrobnostmi glede informacij, vključenih v izjavo~~; razvrstitvijo priglašenih nacionalnih predpisov v različne skupine z namenom olajšanja preverjanja skladnosti med fiksno in mobilno opremo; ~~postopki verifikacije za podsisteme, vključno s splošnimi načeli, vsebino, postopkom in dokumenti, povezanimi s postopkom ES-verifikacije, ter postopkom verifikacije v primeru nacionalnih predpisov;~~ predlogami za ES-izjavo o verifikaciji in za izjavo o verifikaciji v primeru nacionalnih predpisov ter predlogami za dokumente tehnične dokumentacije, ki mora biti priložena izjavi o verifikaciji; skupnimi specifikacijami v zvezi z vsebino, obliko podatkov, funkcionalno in tehnično arhitekturo, načinom delovanja ter pravili za register infrastrukture glede vnosa in iskanja podatkov. ~~Navedena~~ ***Ta*** pooblastila bi ~~se morala~~ ***bilo treba*** izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]). **[Sprememba 14]**

(52) V skladu s skupno politično izjavo držav članic in Komisije o obrazložitvenih dokumentih z dne 28. septembra 2011 se države članice zavezujejo, da bodo uradnemu obvestilu o ukrepih za prenos v upravičenih primerih priložile enega ali več dokumentov, v katerih bo pojasnjeno razmerje med elementi direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov za prenos. Zakonodajalec meni, da je posredovanje takšnih dokumentov v primeru te direktive upravičeno.

([1]) Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

(53) Obveznost prenosa te direktive v nacionalno pravo bi morala biti omejena na tiste določbe, ki pomenijo vsebinsko spremembo v primerjavi s prejšnjo direktivo. Obveznost prenosa nespremenjenih določb izhaja iz predhodne direktive.

(54) Ta direktiva ne sme posegati v obveznosti držav članic glede rokov za prenos direktiv v nacionalno pravo, določenih v delu B Priloge IV –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Vsebina in področje uporabe

1. Ta direktiva določa pogoje, ki jih je treba izpolniti za uresničitev interoperabilnosti železniškega sistema Unije v skladu z določbami Direktive …/…/EU Direktiva o varnosti železniškega prometa v Uniji]. Ti pogoji zadevajo zasnovo, gradnjo, začetek obratovanja, modernizacijo, obnovo, obratovanje in vzdrževanje delov tega sistema, kakor tudi poklicno usposobljenost ter zdravstvene in varnostne pogoje za osebje, ki sodeluje pri njegovem obratovanju in vzdrževanju. ***Za doseganje tega cilja je nujno določiti optimalne ravni tehnične uskladitve in prispevati k postopnemu oblikovanju notranjega trga opreme in storitev za gradnjo, obnovo, nadgradnjo in obratovanje železniškega sistema znotraj Unije.*** **[Sprememba 15]**

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

3. ~~Iz področja uporabe~~ ***Države članice lahko iz ukrepov za izvajanje*** te direktive ~~so izvzeti naslednji sistemi~~ ***izvzamejo***: **[Sprememba 16]**

(a) podzemne železnice, tramvaji***, tramvaj-vlaki*** in sistemi lahke železnice; **[Sprememba 17]**

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

(ba) zasebno železniško infrastrukturo in vozila, ki se uporabljajo izključno na takšni infrastrukturi, če jih uporablja izključno njun lastnik za lastne prevoze blaga; *[Sprememba 19]*

(bb) infrastrukturo in vozila, predvidena izključno za lokalno, zgodovinsko ali turistično uporabo. *[Sprememba 20]*

~~4. Države članice lahko iz ukrepov za izvajanje te direktive izvzamejo:~~

~~(a) zasebno železniško infrastrukturo in vozila, ki se uporabljajo izključno na takšni infrastrukturi, če jih uporablja izključno njun lastnik za lastne prevoze blaga;~~

~~(b) infrastrukturo in vozila, predvidena izključno za lokalno, zgodovinsko ali turistično uporabo.~~ **[Sprememba 21]**

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej direktivi:

(1) „železniški sistem Unije“ pomeni elemente ***železniških omrežij za konvencionalne in visoke hitrosti***, navedene v ~~Prilogi~~ ***točkah 1 in 2 Priloge*** I; **[Sprememba 22]**

(2) „interoperabilnost“ pomeni zmožnost železniškega sistema, da zagotovi varen in neprekinjen promet vlakov ob zahtevani stopnji izkoriščenosti zmogljivosti teh prog***. Ta zmožnost je odvisna od celotnega sklopa pravnih, tehničnih in operativnih pogojev, ki morajo biti izpolnjeni za zadostitev bistvenim zahtevam***; **[Sprememba 23]**

(3) „vozilo“ pomeni železniško vozilo, primerno za promet, na ~~lastnih~~ kolesih na železniških progah, z lastnim pogonom ali brez njega~~„ v nespremenljivi ali spremenljivi sestavi. Sestavlja ga en~~ ***Vozilo je sestavljeno iz enega*** ali več strukturnih ~~ali funkcionalnih~~ podsistemov; **[Sprememba 24]**

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

(5) „podsistemi“ pomenijo strukturne ali funkcionalne dele, kakor so opredeljeni v Prilogi II;

(5a) „mobilni podsistem“ pomeni podsistem za tirna vozila, podsistem vodenja-upravljanja in signaliziranja na vozilu ter vozilo, če je sestavljeno iz enega podsistema; **[Sprememba 25]**

(6) „komponente interoperabilnosti“ pomenijo vsako osnovno komponento, skupino komponent, podsklop ali celoten sklop opreme, vgrajene ali namenjene vgradnji v podsistem, od katerega je neposredno ali posredno odvisna interoperabilnost železniškega sistema, vključno z opredmetenimi in neopredmetenimi sredstvi;

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

(8) „evropska specifikacija“ pomeni skupno tehnično specifikacijo, evropsko tehnično soglasje, kakor je opredeljeno v Prilogi XXI k Direktivi 2004/17/ES, ali evropski standard, kakor je opredeljen v členu 2(1)(b) Uredbe (EU) št. 1025/2012;

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

(9a) „organ za ocenjevanje skladnosti“ pomeni organ, ki je bil priglašen ali imenovan, da je pristojen za dejavnosti ocenjevanja skladnosti, vključno z umerjanjem opreme, preskušanjem, izdajanjem potrdil in inšpekcijskim pregledovanjem. Organ za ocenjevanje skladnosti se potem, ko ga država članica priglasi, obravnava kot priglašeni organ. Organ za ocenjevanje skladnosti se potem, ko ga država članica imenuje, obravnava kot imenovani organ; **[Sprememba 27]**

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

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

(12) „nadgradnja“ pomeni vsako ***večjo*** spremembo podsistema ali njegovega dela, ki privede do spremembe tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavi o verifikaciji, če takšna tehnična dokumentacija obstaja, in ki izboljša celotno obratovanje podsistema***. Če je sprememba podsistema ali vozila potrebna, zadevna TSI opredeli, ali je treba posamezno spremembo razvrstiti med večje, in če jo tako razvrsti, razloge za tako razvrstitev***; **[Sprememba 28]**

(13) „obnova“ pomeni vsako ***večje*** obnovitveno delo na podsistemu ali njegovem delu, ki ne spremeni celotnega delovanja podsistema***. Če je obnova podsistema ali vozila potrebna, zadevna TSI opredeli, ali je treba posamezno obnovo razvrstiti med večje, in če jo tako razvrsti, razloge za tako razvrstitev***; **[Sprememba 29]**

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

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

(16) „začetek obratovanja“ pomeni vse dejavnosti, s katerimi se podsistem ali vozilo postavi v operativno delovanje;

(17) „naročnik“ pomeni javni ali zasebni subjekt, ki naroči projektiranje in/ali izgradnjo, obnovo ali nadgradnjo podsistema. Ta subjekt je lahko prevoznik v železniškem prometu, upravljavec infrastrukture, imetnik***, subjekt, zadolžen za vzdrževanje,*** ali koncesionar, ki je odgovoren za izvedbo projekta; **[Sprememba 30]**

(18) „imetnik“ pomeni osebo ali subjekt, ki je lastnik vozila ali ima pravico vozilo uporabljati ali vozilo izkorišča kot prevozno sredstvo in je kot tak registriran v ~~nacionalnem registru~~ ***registrih*** vozil iz ~~člena~~ ***členov*** 43 ***in 43a***; **[Sprememba 31]**

(18a) „lastnik“ pomeni osebo ali subjekt, ki je lastnik vozila in je kot tak registriran v registrih vozil iz členov 43 in 43a; **[Sprememba 32]**

(19) „projekt v poznejši fazi razvoja“ pomeni vsak projekt, katerega načrtovanje/izgradnja je v fazi, kjer lahko sprememba tehnične specifikacije ogrozi izvedljivost projekta, kot je načrtovan.;

(20) „usklajeni standard“ pomeni evropski standard, kakor je opredeljen v členu 2(1)(c) Uredbe (EU) št. 1025/2012;

(21) „nacionalni varnostni organ“ pomeni varnostni organ, kakor je opredeljen v členu 3 Direktive …/…/EU [Direktiva o varnosti železniškega prometa v Uniji];

(22) „tip“ pomeni tip vozila, ki opredeljuje osnovne značilnosti zasnove vozila, kakor so zajete v spričevalu o pregledu tipa ali zasnove, opisanem v ustreznem modulu za verifikacijo;

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

(24) „subjekt zadolžen za vzdrževanje“ pomeni subjekt, ki je zadolžen za vzdrževanje, kakor je opredeljeno v členu 3 Direktive …/…/EU [Direktive o varnosti na železnici];

(25) „lahka železnica“ pomeni mestni in/ali primestni železniški transportni sistem, ki ima manjšo kapaciteto in nižjo hitrost kot sistemi navadnih ali podzemnih železnic, vendar večjo zmogljivost in višjo hitrost kot sistemi tramvajev. Sistemi lahke železnice lahko imajo ločeno progo ali si jo delijo s preostalimi vozili v prometu in običajno ne izmenjujejo vozil s potniškim prometom na dolge razdalje ali tovornim prometom;

(26) „nacionalni predpisi“ pomeni ***pomenijo*** vse zavezujoče predpise, ki ***jih priglasi država članica in ki*** vsebujejo ~~zahteve v zvezi z varnostjo železnic~~ ***varnostne*** ali tehnične zahteve ***za železnice*** na ravni ~~držav članic~~ ***države članice***, ki se uporabljajo za ~~prevoznike~~ ***akterje*** v železniškem prometu, ne glede na to, kateri organ jih izda; **[Sprememba 33]**

(27) „stanje načrtovanega delovanja“ pomeni običajen način obratovanja in predvidljive slabše pogoje obratovanja (vključno z obrabo) v obsegu in v skladu s pogoji uporabe, kot so določeni v tehnični dokumentaciji in dokumentaciji o vzdrževanju;

(27a) „področje uporabe“ pomeni omrežje ali omrežja v Uniji, bodisi v državi članici ali skupini držav članic, s katerimi je vozilo tehnično združljivo glede na pripadajočo tehnično dokumentacijo; **[Sprememba 34]**

(27b) „ločeno železniško omrežje“ pomeni železniško omrežje države članice ali del tega omrežja s tirno širino 1 520 mm, ki je geografsko ali tehnično ločeno od evropskega omrežja s standardno nominalno tirno širino (1 435 mm – v nadaljnjem besedilu „standardna širina“) in je uspešno vključeno v železniško omrežje s tirno širino 1 520 mm skupaj s tretjimi državami, vendar je ločeno od standardnega omrežja Unije; **[Sprememba 35]**

(28) „sprejemljivi načini usklajevanja“ ~~pomeni~~ ***pomenijo*** nezavezujoča mnenja, ki jih izda Agencija za opredelitev načinov zagotavljanja skladnosti z bistvenimi zahtevami***, da bi začasno kompenzirali pomanjkljivosti določene TSI, dokler se ta TSI ne spremeni***; **[Sprememba 36]**

(28a) „sprejemljiva nacionalna sredstva usklajevanja“ pomeni druga sredstva usklajevanja, ki jih je izdala država članica in ki privedejo do domneve skladnosti z ustreznim delom nacionalnih predpisov. Priglasiti jih je treba Agenciji. **[Sprememba 37]**

(29) „dajanje na trg“ pomeni, da je na trgu Unije prvič na voljo komponenta interoperabilnosti, podsistem ali vozilo, ki je pripravljeno na delovanje v stanju načrtovanega delovanja;

(30) „proizvajalec“ pomeni katero koli fizično ali pravno osebo, ki proizvaja komponento ali podsistem interoperabilnosti oziroma je zanjo takšne komponente zasnoval ali izdelal nekdo drug, sama pa jih trži pod svojim imenom ali blagovno znamko;

(31) „pooblaščeni zastopnik“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo s sedežem v Uniji, ki jo je proizvajalec ***ali naročnik*** pisno pooblastil, da v njegovem imenu izvaja določene naloge; **[Sprememba 38]**

(32) „tehnična specifikacija“ pomeni dokument, ki določa tehnične zahteve, ki jih mora izpolnjevati proizvod, ***podsistem,*** proces ali storitev; **[Sprememba 39]**

(33) „akreditacija“ ima pomen, kakor je določen v Uredbi (ES) št. 765/2008;

(34) „nacionalni akreditacijski organ“ ima pomen, kakor je določen v Uredbi (ES) št. 765/2008;

(35) „ocenjevanje skladnosti“ pomeni proces ugotavljanja, ali so posebne zahteve glede proizvoda, postopka, storitve, sistema, osebe ali organa izpolnjene;

(36) „organ za ocenjevanje skladnosti“ pomeni organ, ki izvaja dejavnosti ocenjevanja skladnosti, vključno z umerjanjem opreme, preskušanjem, izdajanjem potrdil in inšpekcijskim pregledovanjem;

(37) „invalidna oseba ~~in~~ ***ali*** oseba z omejeno mobilnostjo“ vključuje vse osebe s trajnimi ali začasnimi telesnimi, duševnimi, intelektualnimi ali senzoričnimi okvarami, ki jih v povezavi z različnimi ovirami lahko omejujejo, da ne morejo enako kot drugi potniki polno in učinkovito uporabljati storitev prevoza, ali osebe, katerih mobilnost je pri uporabi prevoza manjša zaradi njihove starosti ***in zaradi tega potrebujejo prilagojene storitve***; **[Sprememba 40]**

(38) „upravljavec infrastrukture“ pomeni upravljavca železniške infrastrukture, kakor je opredeljen v členu 3 Direktive …/…/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([1]) [o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja];

(39) „prevoznik v železniškem prometu“ pomeni podjetje, kakor je opredeljeno v členu 3 Direktive …/…/EU [o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja], in vsako drugo javno ali zasebno podjetje, ki izvaja prevoz blaga in/ali potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora ta prevoznik zagotoviti vleko; ta izraz vključuje tudi prevoznike, ki zagotavljajo samo vleko.

Člen 3

Bistvene zahteve

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

2. Tehnične specifikacije, navedene v členu 34 Direktive 2004/17/ES, potrebne za dopolnitev evropskih specifikacij ali drugih standardov, ki se uporabljajo v Uniji, niso v nasprotju z bistvenimi zahtevami.

2a. Nikogar se ne sme neposredno ali posredno diskriminirati na podlagi invalidnosti. Da bi lahko vsi državljani Unije izkoristili prednosti vzpostavitve območja brez notranjih meja, države članice zagotovijo železniški sistem brez ovir. **[Sprememba 41]**

([1]) Direktive …/…/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne … [o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja] (UL L …).

POGLAVJE II

TEHNIČNE SPECIFIKACIJE ZA INTEROPERABILNOST

Člen 4

Vsebina tehničnih specifikacij za interoperabilnost

1. Vsak podsistem, opredeljen v Prilogi II, ima eno TSI. Kadar je potrebno, lahko več TSI zajame en podsistem in ena TSI več podsistemov.

2. Komisijo se pooblasti za sprejetje delegiranih aktov v skladu s členom 46 v zvezi s prilagoditvijo Priloge II tehničnemu napredku glede razčlenitve železniškega sistema na podsisteme in opisa teh podsistemov.

3. ~~Podsistemi~~ ***Fiksni podsistemi*** so v skladu s TSI, ki veljajo ob ~~začetku njihovega obratovanja,~~ ***prvem imenovanju priglašenega organa ali najpozneje ob izdaji gradbenih dovoljenj; vozila so skladna s TSI in nacionalnimi predpisi, veljavnimi*** v času ~~njihovega posodabljanja ali obnove, v skladu s to direktivo~~ ***prvega imenovanja priglašenega organa***. ~~Ta~~ ***Takšna*** skladnost se med uporabo vsakega podsistema stalno vzdržuje. **[Sprememba 42]**

4. Vsaka TSI mora:

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

(b) določiti bistvene zahteve za vsak zadevni podsistem in njegove vmesnike v zvezi z drugimi podsistemi;

(c) določiti funkcionalne in tehnične specifikacije, ki jih morajo izpolnjevati podsistem in njegovi vmesniki v zvezi z drugimi podsistemi. Po potrebi se te specifikacije lahko razlikujejo glede na uporabo podsistema;

(d) določiti komponente interoperabilnosti in vmesnike, ki morajo biti predmet evropskih specifikacij, vključno z evropskimi standardi, potrebnimi za doseganje interoperabilnosti znotraj železniškega sistema; ***to vključuje opredelitev železniških rezervnih delov, ki jih je treba standardizirati v skladu s členom 41 Uredbe (EU) št. …/… Evropskega parlamenta in Sveta*** [1]***. Seznam rezervnih delov, ki jih je treba standardizirati, je vključen v vsako TSI, vključno z obstoječimi deli;*** **[Sprememba 43]**

(e) za vsak obravnavan primer navesti postopke za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti na eni strani ali ES-verifikacije podsistemov na drugi strani. Ti postopki temeljijo na modulih iz Sklepa 2010/713/EU;

(f) navesti strategijo za uporabo TSI. Zlasti je treba določiti faze, ki jih je treba izvesti za postopni prehod iz obstoječega stanja do končnega, ko bo skladnost s TSI postala normativ, vključno z določitvijo rokov za izvedbo navedenih faz***. Ta časovni načrt, ki določa posamezne faze, se poveže z oceno predvidenih stroškov in koristi izvajanja ter pričakovanih učinkov na operaterje in gospodarske udeležence, ki jih to zadeva***; **[Sprememba 44]**

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

(h) navesti določbe, ki se uporabljajo za obstoječe podsisteme in tipe vozil, zlasti v primeru nadgradnje ali obnove, z ali brez nove odločitve ali odobritve za začetek obratovanja;

---

[1] ***Uredba (EU) št. …/… Evropskega parlamenta in Sveta o Agenciji Evropske unije za železniški promet in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L. …).***

(i) navesti parametre, ki jih ~~mora~~ ***je treba*** preveriti ~~prevoznik v železniškem prometu, in postopke, ki se uporabljajo za preverjanje parametrov po izdaji dovoljenja za dajanje vozila na trg in pred odločitvijo o začetku obratovanja~~, da se zagotovi skladnost med vozili in progami, na katerih naj bi se vozila uporabljala.**; [Sprememba 45]**

(ia) navesti specifične parametre, ki jih je treba preveriti, in opise obnove, izboljšave ali nadomestitve rezervnih delov ali komponent interoperabilnosti, ki se jih obravnava po členu 21(3). *[Sprememba 46]*

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

6. TSI na primeren način ohranjajo združljivost obstoječega železniškega sistema vsake države članice. S tem namenom se lahko za vsako TSI predvidijo posebni primeri za omrežje, pa tudi za vozila, in zlasti za nakladalni profil, tirno širino ali razdaljo med tiri in vozili, ki prihajajo iz tretjih držav ali so namenjena v tretje države. Za vsak poseben primer TSI navajajo izvedbene določbe za elemente TSI, ki so določeni v odstavku 4(c) do (g).

7. Če nekaterih tehničnih vidikov, ki ustrezajo bistvenim zahtevam, ni mogoče izrecno zajeti s TSI, se jasno navedejo v prilogi k TSI kot odprta vprašanja.

8. TSI državam članicam ne smejo preprečevati odločitev v zvezi z uporabo infrastrukture za promet z vozili, ki jih ne urejajo TSI.

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

Člen 5

Priprava, sprejetje in pregled TSI

1. Komisija Agenciji podeli mandat za pripravo osnutkov TSI in njihovih sprememb ter za dajanje ustreznih priporočil Komisiji.

1a. Pri pripravi osnutka, sprejemanju ter ponovnem pregledu vsake TSI, vključno z osnovnimi parametri, se upoštevajo predvideni stroški in koristi vseh upoštevanih tehničnih rešitev, skupaj z vmesniki med njimi, da se vzpostavijo in izvedejo najprimernejše rešitve. **[Sprememba 47]**

2. Vsak osnutek TSI se izdela v naslednjih fazah.

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

(b) Agencija na podlagi teh osnovnih parametrov izdela osnutek TSI. Po potrebi upošteva tehnični napredek, že opravljeno delo pri standardizaciji, že vzpostavljene delovne skupine in priznano raziskovalno delo. Osnutku TSI se priloži celovita ocena predvidenih stroškov in koristi v zvezi z izvajanjem TSI. Ta ocena navaja pričakovani učinek na vse vpletene izvajalce in gospodarske udeležence ***ter ustrezno upošteva zahteve Direktive …/…/EU Direktiva o varnosti železniškega sistema v Evropski uniji. Države članice sodelujejo pri tej oceni z zagotavljanjem potrebnih podatkov, kjer je to primerno.*** **[Sprememba 48]**

3. Da se upoštevajo tehnološki razvoj ali družbene zahteve, Agencija pripravi osnutke TSI in njihovih sprememb v okviru mandata iz odstavka 1 v skladu s členoma 4 in 15 Uredbe (EU) št. …/… [Uredba o agenciji] in ob upoštevanju načel odprtosti, konsenza in preglednosti, kakor so opredeljena v Prilogi II k Uredbi (EU) št. 1025/2012.

4. ~~Med delom~~ ***O delu*** v zvezi s pripravo TSI ***se redno obvešča odbor iz člena 48. Med pripravo TSI*** Komisija ***na zahtevo odbora*** oblikuje opis vseh pristojnosti in nalog ali koristna priporočila v zvezi z izdelavo TSI ter analizo stroškov in koristi. Komisija lahko ***zlasti, na prošnjo države članice,*** zahteva preučitev drugih možnih rešitev ter navedbo ocene stroškov in koristi v zvezi s temi drugimi rešitvami v poročilu, ki se priloži osnutku TSI. **[Sprememba 49]**

5. Kadar morajo zaradi tehnične združljivosti različni podsistemi začeti obratovati hkrati, morajo biti isti tudi datumi začetka veljavnosti ustreznih TSI.

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

7. V skladu s členom 6 Uredbe (EU) št. …/… [Uredba o agenciji] Agencija sestavi in redno posodablja seznam združenj in organov, ki zastopajo uporabnike, s katerimi se opravi posvetovanje. Seznam ***obvezno vsebuje predstavniška združenja in organe iz vseh držav članic ter ga*** je na zahtevo države članice ali pobudo Komisije mogoče ponovno pregledati in posodobiti. **[Sprememba 50]**

8. Pri pripravi osnutka, sprejemanju ter ponovnem pregledu vsake TSI je treba v zvezi z razmerami iz člena 4(4)(g) ***in drugih TSI, ki neposredno ali posredno vplivajo na vpleteno osebje,*** upoštevati mnenje ***predstavniških*** socialnih partnerjev ***v vseh državah članicah***. Agencija se v ta namen posvetuje s socialnimi partnerji, preden Komisiji predloži priporočila glede TSI in njihovih sprememb. Posvetovanje s socialnimi partnerji poteka v okviru odbora za sektorski dialog, ustanovljenega v skladu s Sklepom Komisije 98/500/ES ([1]). Socialni partnerji dajo svoje mnenje v treh mesecih. **[Sprememba 51]**

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

10. Komisijo se pooblasti za sprejetje delegiranih aktov v skladu s členom 46 v zvezi s TSI in njihovimi spremembami.

Če v primeru pomanjkljivosti v TSI, ugotovljenih v skladu s členom 6, nujni primeri to zahtevajo, se postopek iz člena 47 uporablja za delegirane akte, sprejete v skladu s tem členom.

Člen 6

Pomanjkljivosti v TSI

1. Če se po njenem sprejetju zdi, da so v TSI pomanjkljivosti, se TSI spremeni v skladu s členom 5(3).

2. Do pregleda TSI lahko Komisija zahteva mnenje Agencije. Komisija preuči mnenje Agencije in o svojih ugotovitvah obvesti države članice.

3. Na zahtevo Komisije mnenja Agencije iz odstavka 2 predstavljajo sprejemljiv način usklajevanja za izpolnjevanje bistvenih zahtev in se zato lahko uporabljajo za ocenjevanje projektov.

3a. Član omrežja predstavniških organov lahko kot prosilec zaprosi Komisijo za mnenja o pomanjkljivostih v TSI. Prosilec se informira o sprejetem sklepu. Komisija ustrezno utemelji zavrnitev. **[Sprememba 52]**

([1]) Sklepom Komisije 98/500/ES z dne 20. maja 1998 o ustanovitvi Odborov sektorskega dialoga med socialnimi partnerji na evropski ravni (UL L 225, 12.8.1998, str. 27).

Člen 7

Neuporaba TSI

1. Državam članicam je dovoljeno, da ne uporabljajo ene ali več TSI ali njihovih delov v naslednjih primerih:

(a) za predlagan nov podsistem ali njegov del, za obnovo ali nadgradnjo obstoječega podsistema ali njegovega dela ali za vsak element iz člena 1(1), ki je na datum uporabe teh TSI v pozni fazi razvoja ali je predmet pogodbe, ki se izvaja;

(b) če po nesreči ali naravni katastrofi pogoji za hitro obnovitev omrežja ekonomsko ali tehnično ne dopuščajo delne ali popolne uporabe ustreznih TSI; v takem primeru je neuporaba TSI časovno omejena;

(c) za vsako predlagano obnovo, podaljšanje ali nadgradnjo obstoječega podsistema ali njegovega dela, če bi uporaba teh TSI ***resno*** škodila ekonomski izvedljivosti projekta. **[Sprememba 53]**

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

3. Zadevne države članice v vseh primerih iz odstavka 1 Komisiji predložijo zahtevek za neuporabo TSI, v katerem navedejo tudi druge določbe, ki jih nameravajo uporabljati namesto TSI. Komisija z izvedbenimi akti določi vsebino dokumentacije, ki je priložena zahtevku za neuporabo ene ali več TSI ali njihovih delov, podrobnosti, obliko in načine posredovanja dokumentacije. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3). Komisija preveri dokumentacijo, preuči druge določbe, ki jih namerava država članica uporabljati namesto TSI, odloči, ali bo sprejela ali zavrnila zahtevek za neuporabo TSI, in državo članico obvesti o svoji odločitvi.

4. Do odločitve Komisije lahko država članica brez odlašanja uporablja druge določbe iz odstavka 3.

5. Komisija poda svojo odločitev v štirih mesecih po vložitvi zahtevka s popolno dokumentacijo. Če takšne odločitve ni, se šteje, da je zahtevek sprejet.

6. Vse države članice se obvesti o rezultatih analiz in o rezultatih postopka iz odstavka 3.

POGLAVJE III

KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI

Člen 8

Dajanje komponent interoperabilnosti na trg

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

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

(b) uporabljajo na področju uporabe ***v skladu s področjem uporabe, kakor je opredeljeno v točki (27a) člena 2***, ~~ki so mu namenjene,~~ ter primerno vgradijo in vzdržujejo. **[Sprememba 54]**

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

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

***Država članica ne sme prepovedati, omejiti ali ovirati začetka obratovanja komponent interoperabilnosti, ki so bile priznane za območje, kateremu so namenjene, če se to območje nahaja na njenem ozemlju.* [Sprememba 55]**

~~Komisija z izvedbenimi akti določi področje~~ ***Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 46 v zvezi s področjem*** uporabe in vsebino ES-izjave o skladnosti ter primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti~~, obliko izjave in podrobnosti glede informacij, vključenih vanjo~~. ~~Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3).~~ **[Sprememba 56]**

***2a. Komisija z izvedbenimi akti določi obliko in podrobnosti glede informacij, vključenih v ES-izjavo o skladnosti ter primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3).* [Sprememba 57]**

Člen 9

Skladnost ali primernost za uporabo

1. V državah članicah in za Agencijo velja, da so interoperabilne in izpolnjujejo bistvene zahteve tiste komponente interoperabilnosti, ki jih zajema ES-izjava o skladnosti ali primernosti za uporabo.

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

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

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

5. TSI lahko predvidevajo prehodno obdobje za železniške proizvode, opredeljene v teh TSI kot komponente interoperabilnosti, ki so že bile dane na trg, ko TSI začnejo veljati. Te komponente izpolnjujejo zahteve iz člena 8(1).

Člen 10

Postopek za ES-izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo

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

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

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

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

5. Da se prepreči, da bi se komponente interoperabilnosti, ki niso skladne z bistvenimi zahtevami, dajale na trg, in brez poseganja v določbe člena 11:

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

(b) če se neskladnost nadaljuje, država članica sprejme vse primerne ukrepe, da omeji ali prepove dajanje komponente interoperabilnosti na trg ali zagotovi umik komponente s trga v skladu s postopkom iz člena 11.

Člen 11

Neskladnost komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami

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

(a) neizpolnjevanja bistvenih zahtev;

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

(c) neprimernosti evropskih specifikacij.

2. ***Agencija v skladu z mandatom, ki ji ga podeli*** Komisija ~~se~~, ~~kakor hitro je to mogoče, posvetuje z zadevnimi stranmi~~ ***nemudoma začne postopek posvetovanja z zainteresiranimi stranmi, najpozneje pa v 20 dneh***. ~~Kadar po~~ ***Po opravljenem*** posvetovanju ugotovi, ~~da~~ ***ali*** je ukrep upravičen, ~~o tem~~***. O svojih ugotovitvah*** takoj obvesti ***Komisijo,*** državo članico, ki je dala pobudo~~. Kadar Komisija po posvetovanju ugotovi, da je ukrep neupravičen, o tem takoj obvesti državo članico, ki je dala pobudo~~, ter proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s stalnim prebivališčem v Uniji. **[Sprememba 58]**

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

~~4. Komisija zagotovi, da so države članice obveščene o poteku in rezultatih tega postopka.~~ **[Sprememba 59]**

POGLAVJE IV

PODSISTEMI

Člen 12

Prosti pretok podsistemov

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

(a) v okviru postopka za pridobitev ES-izjave o verifikaciji

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

Člen 13

Skladnost s TSI in nacionalnimi predpisi

1. V državah članicah in za Agencijo velja, da so tisti strukturni podsistemi, ki sestavljajo železniški sistem in imajo***, kakor je ustrezno,*** ES-izjavo o verifikaciji, ***izdano s sklicevanjem na TSI v skladu s členom 15, ali izjavo o verifikaciji, izdano s sklicevanjem na priglašene nacionalne predpise v skladu s členom 15a, ali obe,*** interoperabilni in izpolnjujejo ustrezne bistvene zahteve. **[Sprememba 60]**

~~2. Verifikacija interoperabilnosti strukturnega podsistema, ki sestavlja železniški sistem, se glede na izpolnjevanje bistvenih zahtev opravi s sklicevanjem na TSI in nacionalne predpise, priglašene v skladu z odstavkom 3.~~ **[Sprememba 61]**

2a. Odločitve o izdaji dovoljenja temeljijo na TSI in priglašenih nacionalnih predpisih, ki se uporabljajo na dan oddaje vloge. **[Sprememba 62]**

3. Države članice za vsak podsistem pripravijo seznam nacionalnih predpisov, ki se uporabljajo pri izpolnjevanju bistvenih zahtev, ***in/ali sprejemljiva nacionalna sredstva usklajevanja,*** v naslednjih primerih: **[Sprememba 63]**

(a) če TSI ne zajemajo v celoti določenih vidikov, ki ustrezajo bistvenim zahtevam (odprta vprašanja);

(b) če je bila v skladu s členom 7 priglašena neuporaba ene ali več TSI ali njihovih delov;

(c) če poseben primer zahteva uporabo tehničnih predpisov, ki niso vključeni v ustrezne TSI;

(d) če se nacionalni predpisi uporabljajo za opis obstoječih sistemov.;

(da) če omrežja in vozila niso zajeta v TSI; *[Sprememba 64]*

(db) zaradi varnostnih razlogov, specifičnih za eno ali več držav članic, če so utemeljeni in ne vplivajo na pristojnosti Agencije. *[Sprememba 65]*

4. Države članice imenujejo pristojne organe za določitev ES-izjave o verifikaciji iz člena 15 v zvezi s temi tehničnimi predpisi.

Člen 14

Nacionalni predpisi

1. Države članice Komisiji ***in Agenciji*** sporočijo seznam nacionalnih predpisov***, ki se uporabljajo,*** iz člena 13(3) ***v naslednjih primerih***: **[Sprememba 66]**

(a) vsakič, kadar se seznam predpisov spremeni, ~~ali~~ **[Sprememba 67]**

(b) ~~po tem,~~ ko je zahtevek za neuporabo TSI bil predložen v skladu s členom 7, ~~ali~~ **[Sprememba 68]**

(c) po objavi zadevnih TSI ali njihovem pregledu zaradi odprave nacionalnih predpisov, ki so postali nepotrebni, ker so se odprta vprašanja v TSI zaprla.;

(ca) če nacionalni predpisi niso bili priglašeni do datuma začetka veljavnosti te direktive. *[Sprememba 69]*

1a. Države članice v roku enega meseca od začetka veljavnosti te direktive Komisiji priglasijo vse veljavne nacionalne predpise, ki niso bili priglašeni do navedenega datuma. **[Sprememba 70]**

2. Države članice ~~Agenciji in Komisiji~~ celotno besedilo obstoječih nacionalnih predpisov priglasijo prek ustreznega sistema IT v skladu s členom 23 Uredbe (EU) št. …/… [Uredba o agenciji]. **[Sprememba 71]**

3. Države članice lahko nove nacionalne predpise določijo samo v naslednjih primerih:

(a) če TSI bistvenih zahtev ne izpolnjujejo v celoti;

(b) kot nujen preventivni ukrep, zlasti po nesreči.

4. Če namerava država članica ~~uvesti~~ ***predložiti*** nov nacionalni predpis, osnutek predpisa priglasi Agenciji in Komisiji ***v pregled z navedbo razloga priglasitve v skladu s členom 21 Uredbe (EU) št. …/… [Uredba o Agenciji]*** prek ustreznega sistema IT v skladu s členom 23 navedene uredbe ***vsaj tri mesece pred predvidenim začetkov veljavnosti predlaganega predpisa***. **[Sprememba 72]**

4a. Države članice, kadar priglasijo obstoječ ali nov nacionalni predpis, predložijo dokazila o potrebi po tem predpisu za izpolnitev bistvene zahteve, ki še ni zajeta v ustrezni TSI. Države članice ne smejo priglasiti nobenega nacionalnega predpisa brez utemeljitve potrebe po takem predpisu.

Agencija ima dva meseca za obravnavo osnutka predpisa in za priporočilo Komisiji. Komisija odobri ali zavrne osnutek predpisa. Samo v primeru nujnih preventivnih ukrepov lahko države članice sprejmejo in izvajajo nov predpis nemudoma, veljavnost tega predpisa pa bo dva meseca. Če tak predpis zadeva več držav članic, Komisija v sodelovanju z Agencijo in nacionalnimi varnostnimi organi harmonizira predpis na ravni Unije. **[Sprememba 73]**

5. Države članice zagotovijo, da so nacionalni predpisi, vključno s tistimi, ki zajemajo vmesnike med vozili in omrežjem, dostopni brezplačno in v jeziku, ki ga lahko razumejo vse zadevne strani.

6. Države članice se lahko pri predpisih in omejitvah izključno lokalne narave odločijo, da jih ne priglasijo. V takšnih primerih države članice te predpise in omejitve navedejo v registru infrastrukture iz člena 45.

7. Nacionalni predpisi, priglašeni v skladu s tem členom, niso predmet postopka priglasitve, kot je določen v Direktivi 98/34/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([1]).

8. Komisija z izvedbenimi akti določi razvrstitev priglašenih nacionalnih predpisov v različne skupine z namenom olajšanja ***njihovega vzajemnega sprejemanja v različnih državah članicah in*** preverjanja skladnosti med fiksno in mobilno opremo. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3). ***Agencija nacionalne predpise, priglašene v skladu s tem členom, razvrsti v skladu s temi izvedbenimi akti ter objavi register, v katerem so navedeni. V tem registru so navedeni tudi vsi sprejemljivi nacionalni načini zagotavljanja skladnosti.*** **[Sprememba 74]**

Agencija nacionalne predpise, priglašene v skladu s tem členom, razvrsti v skladu z izvedbenimi akti iz prvega pododstavka.

9. Agencija v skladu s postopki, določenimi v členih 21 in 22 Uredbe (EU) št. …/… [Uredba o agenciji], preuči osnutke nacionalnih predpisov in nacionalne predpise, ki so v veljavi.

Člen 15

Postopek za izdajo ES-izjave o verifikaciji

1. Za izdajo ES-izjave o verifikaciji prosilec zaprosi priglašeni organ za ocenjevanje skladnosti, katerega je v ta namen izbral, da začne postopek za ES-verifikacijo. Prosilec je lahko naročnik ali proizvajalec ali njun pooblaščeni predstavnik v Uniji.

2. Naloga priglašenega organa za ocenjevanje skladnosti, odgovornega za ES-verifikacijo podsistema, se začne na stopnji projektiranja in zajema celotno obdobje proizvodnje do stopnje odobritve, preden podsistem prične obratovati. Obsega ~~lahko~~ tudi verifikacijo vmesnikov zadevnega podsistema s sistemom, v katerega se vključi, temelječ na informacijah, ki so na voljo v ustreznih TSI in registrih iz členov 44 in 45. **[Sprememba 75]**

([1]) Direktiva 98/34/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. junija 1998 o določitvi postopka za zbiranje informacij na področju tehničnih standardov in tehničnih predpisov (UL L 204, 21.7.1998, str. 37).

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

4. Kakršna koli ~~sprememba tehnične dokumentacije iz odstavka 3, ki vpliva na izvedene verifikacije,~~ ***nadgradnja*** pomeni, da je treba izdati novo ES-izjavo o verifikaciji. **[Sprememba 76]**

5. Priglašeni organ za ocenjevanje skladnosti lahko izda vmesno izjavo o verifikaciji, da pokrije določene faze verifikacijskega postopka ali določene dele podsistema. V tem primeru se uporabijo postopki verifikacije, vzpostavljeni v skladu s členom 7(a).

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

~~7. Komisija z izvedbenimi akti določi:~~

~~(a) postopke verifikacije za podsisteme, vključno s splošnimi načeli, vsebino, postopkom in dokumenti, povezanimi s postopkom ES-verifikacije, in postopkom verifikacije v primeru nacionalnih predpisov;~~

~~(b) predloge za ES-izjavo o verifikaciji in za izjavo o verifikaciji v primeru nacionalnih predpisov ter predloge za dokumente tehnične dokumentacije, ki mora biti priložena izjavi o verifikaciji.~~

~~Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3).~~ **[Sprememba 78]**

7a. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 46 v zvezi z določitvijo postopkov verifikacije za podsisteme, vključno s splošnimi načeli, vsebino, postopkom in dokumenti, povezanimi s postopkom ES-verifikacije, in postopkom verifikacije v primeru nacionalnih predpisov. **[Sprememba 79]**

7b. Komisija z izvedbenimi akti določi predloge za ES-izjavo o verifikaciji in za izjavo o verifikaciji v primeru nacionalnih predpisov ter predloge za dokumente, vsebovane v tehnični dokumentaciji, ki mora biti priložena izjavi o verifikaciji.

Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3). **[Sprememba 80]**

Člen 15a

Postopek izdaje izjave o verifikaciji za nacionalne predpise

Postopki za izdajo ES-izjave o verifikaciji iz člena 15 veljajo tudi za izdajo izjave o verifikaciji za nacionalne predpise, kjer je to ustrezno.

Države članice imenujejo organe, pristojne za izvedbo postopka verifikacije za nacionalne predpise, v skladu s poglavjem VI. **[Sprememba 77]**

Člen 16

Neizpolnjevanje bistvenih zahtev pri podsistemih

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

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

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

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

(b) neustreznosti TSI. V tem primeru se uporabi postopek za spremembo TSI iz člena 6.

Člen 17

Domneva o skladnosti

Za komponente in podsisteme interoperabilnosti, ki so skladni z usklajenimi standardi ali njihovimi deli, sklicevanja na katere so bila objavljena v *Uradnem listu Evropske Unije*, se domneva, da so skladni z bistvenimi zahtevami, ki jih zajemajo navedeni standardi ali njihovi deli iz Priloge III.

POGLAVJE V

DAJANJE NA TRG IN ZAČETEK OBRATOVANJA

Člen 18

Začetek obratovanja fiksnih naprav

1. Podsistemi vodenja-upravljanja ob progi ter podsistemi signaliziranja, energetski in infrastrukturni podsistemi začnejo obratovati, če so načrtovani, zgrajeni in vgrajeni tako, da izpolnjujejo bistvene zahteve iz Priloge II, in je bilo prejeto ustrezno dovoljenje v skladu z odstavkom 2.

2. ~~Posamezni~~ ***Vsak*** nacionalni varnostni organ odobri začetek obratovanja tistih energetskih in infrastrukturnih podsistemov ***ter vodenje in upravljanje ter signalizacijo ob progi***, ki se ***ne*** nahajajo ***v evropskem sistemu za upravljanje železniškega prometa (ERTMS)*** ali obratujejo na ozemlju ***njegove*** države članice. ***Ko gre za koridorje TEN-T ali čezmejne odseke, nacionalni varnostni organi upoštevajo mnenje agencije.***

Agencija odobri čezmejno infrastrukturo z enim samim upravljavcem infrastrukture. **[Sprememba 81]**

Agencija ***v tesnem sodelovanju z nacionalnimi varnostnimi organi*** odobri ~~odločitve o začetku obratovanja podsistemov vodenja-upravljanja in signaliziranja ob progi, ki se nahajajo ali obratujejo po vsej~~ ***ERTMS. Preden agencija odobri ERTMS, je nacionalni varnostni organ pristojen za preverjanje operativne združljivosti z nacionalnim omrežjem. Agencija zagotovi enotno uporabo ERTMS v*** Uniji. **[Sprememba 82]**

V primeru ERTMS se agencija v roku enega meseca od prejema popolne vloge posvetuje z nacionalnim varnostnim organom, da se zagotovi skladen razvoj ERTMS v Uniji. Nacionalni varnostni organ v dveh mesecih predloži agenciji mnenje o tehnični in operativni združljivosti podsistema z vozili, ki naj bi obratovala na pomembnem delu omrežja. Agencija preden izda dovoljenje, kolikor je mogoče, upošteva to mnenje, v primeru nestrinjanja pa o tem obvesti nacionalni varnostni organ in navede razloge. Ta člen ne posega v obveznosti Agencije kot sistemskega organa v skladu s poglavjem 6 Uredbe (EU) št. …/… [Uredba o Agenciji].

Ko se Agencija ne strinja z negativno oceno nacionalnega varnostnega organa, organ seznani s svojim nestrinjanjem in zanj navedena razloge. Agencija in nacionalni varnostni organ sodelujeta, da se dogovorita o oceni, ki bi bila sprejemljiva za vse. V tem procesu sodeluje tudi prosilec, če Agencija in nacionalni varnostni organ ocenita, da je to potrebno. Če v enem mesecu zatem, ko je Agencija nacionalnemu varnostnemu organu sporočila svoje nestrinjanje, ni možno doseči vzajemno sprejemljive ocene, Agencija sprejme svojo končno odločitev, razen če je nacionalni varnostni organ zadevo posredoval pritožbenemu odboru, ustanovljenem po členu 51 Uredbe (EU) št. …/… (uredba o agenciji), v arbitražo. Komisija za pritožbe v enem mesecu po prejemu zahteve nacionalnega varnostnega organa odloči, ali se osnutek odločitve Agencije potrdi.

Agencija mora ustrezno utemeljiti odločitev o zavrnitvi zahteve za dovoljenje za začetek obratovanja fiksnih naprav. Prosilec lahko v roku enega meseca po prejemu zavrnitve na Agencijo naslovi zahtevo, da ponovno preuči svojo odločitev. Zahteva mora vsebovati obrazložitev. Agencija ima na voljo dva meseca od datuma prejema zahteve za ponovno preučitev, da potrdi ali prekliče svojo odločitev. Če se potrdi negativna odločitev Agencije, se prosilec lahko pritoži komisiji za pritožbe, ustanovljeni v skladu s členom 51 Uredbe (EU) št. …/… (Uredba o Agenciji). **[Sprememba 83]**

Agencija in nacionalni varnostni organi zagotovijo podrobna navodila o tem, kako se pridobijo dovoljenja iz prvega in drugega pododstavka. Dokument z navodili za predložitev vloge, ki opisuje in razlaga zahteve za navedena dovoljenja ter navaja zahtevano dokumentacijo, se prosilcem zagotovi brezplačno. Agencija in nacionalni varnostni organi sodelujejo pri posredovanju takšnih informacij.

3. Za odobritev začetka obratovanja podsistemov iz odstavka 1 nacionalni varnostni organ ali Agencija, odvisno od tega, kateri je pristojni organ, kot je določeno v odstavku 2, pridobi dokazila o:

(a) ES-izjavi o verifikaciji;

(b) tehnični združljivosti teh podsistemov s sistemom, v katerega bodo vključeni, na podlagi ustreznih TSI, nacionalnih predpisov in registrov;

(c) varni vključitvi teh podsistemov na podlagi ustreznih TSI, nacionalnih predpisov, registrov in skupnih varnostnih metod, določenih v členu 6 Direktive …/…/EU Direktiva o varnosti železniškega sistema v Uniji].;

(ca) izjavi o verifikaciji za nacionalne predpise. *[Sprememba 84]*

Agencija ali nacionalni varnostni organ glede na to, kateri je pristojni organ, v enem mesecu po prejemu zahteve prosilca obvesti, da je dokumentacija popolna, ali zahteva ustrezne dodatne informacije ter za to določi razumen rok. **[Sprememba 85]**

4. V primeru obnove ali nadgradnje obstoječih podsistemov prosilec nacionalnemu varnostnemu organu (za energetske in infrastrukturne podsisteme ***ter podsisteme za vodenje in upravljanje ter signalizacijo ob progi, ki se ne nahajajo v ERTMS***) ali Agenciji (za ~~podsisteme vodenja-upravljanja ob progi in podsisteme signaliziranja~~ ***ERTMS in čezmejno infrastrukturo z enim samim upravljavcem infrastrukture***) pošlje dokumentacijo, ki opisuje projekt. Nacionalni varnostni organ ali Agencija to dokumentacijo preuči in na podlagi meril iz odstavka 5 odloči, ali je potrebno novo dovoljenje za začetek obratovanja. Nacionalni varnostni organ in Agencija odločitve sprejmeta v vnaprej določenem, razumnem roku, v vsakem primeru pa v ~~štirih~~ ***treh*** mesecih od prejema vseh ustreznih informacij. **[Sprememba 86]**

5. V primeru obnove ali nadgradnje obstoječih podsistemov je potrebna nova ES-izjava o verifikaciji, kot je določeno v členu 15(4). Poleg tega se novo dovoljenje za začetek obratovanja zahteva, kadar:

(a) lahko predvidena dela škodljivo vplivajo na splošno varnost zadevnega podsistema; ali

(b) to zahtevajo ustrezne TSI; ali

(c) to zahtevajo nacionalni izvedbeni načrti držav članic.

Člen 19

Dajanje mobilnih podsistemov na trg

1. ~~Prosilec da podsistem za tirna vozila ter podsistem vodenja-upravljanja in signaliziranja na vozilu~~ ***Mobilni podsistemi se dajo*** na trg samo, če ~~sta načrtovana, zgrajena in vgrajena~~ ***so načrtovani, zgrajeni in nameščeni*** tako, da ~~izpolnjujeta~~ ***izpolnjujejo*** bistvene zahteve iz Priloge III. **[Sprememba 87]**

2. Prosilec zlasti zagotovi, da je bila predložena ES-izjava o verifikaciji.

3. V primeru obnove ali nadgradnje obstoječih podsistemov je potrebna nova ES-izjava o verifikaciji, kot je določeno v členu 15(4).

Člen 20

Dovoljenje za dajanje vozila na trg

1. Vozilo se da na trg samo, ko je prejelo dovoljenje ~~za dajanje vozila na trg, ki ga izda Agencija~~ v skladu ~~z odstavkom 5~~ ***s tem členom***. **[Sprememba 88]**

Dovoljenje za vozilo določa:

(a) področje uporabe;

(b) vrednosti parametrov iz TSI in, kadar je primerno, nacionalnih predpisov, če je to pomembno za preverjanje tehnične združljivosti vozila s področjem uporabe;

(c) skladnost vozila z ustreznimi TSI in sklopi nacionalnih predpisov, povezanih s parametri iz točke (b);

(d) pogoje za uporabo vozila in druge omejitve. *[Sprememba 89]*

2. ~~Agencija izdaja odločitve o odobritvi dovoljenj za dajanje vozila na trg. Navedena dovoljenja potrjujejo vrednosti parametrov, relevantnih za preverjanje tehnične združljivosti vozila s fiksnimi napravami, kot je določeno v TSI.~~ Dovoljenje za ~~dajanje~~ ***vozilo se izda na podlagi dokumentacije*** vozila ~~na trg vsebuje tudi informacije o skladnosti~~ ***ali tipa*** vozila ~~z ustreznimi TSI in določa nacionalne predpise, povezane s temi parametri.~~***, ki jo pripravi prosilec in ki vključuje dokumente, ki dokazujejo:***

— v zvezi z mobilnimi podsistemi, ki sestavljajo vozilo:

(a) ustrezno izjavo o verifikaciji v skladu s členom 19;

(b) tehnično združljivost v vozilu;

(c) varno vključitev v vozilu;

— v zvezi z vozilom:

— tehnično združljivost vozila z omrežji na območju uporabe. *[Sprememba 90]*

Tehnična združljivost se določi na podlagi ustreznih TSI in, kjer je to ustrezno, nacionalnih predpisov in registrov. Kadar koli je za pridobitev dokazil o tehnični združljivosti treba izvesti poskusna obratovanja, nacionalni varnostni organi lahko prosilcu izdajo začasna dovoljenja za uporabo vozila v omrežju za namene praktičnih preverjanj. Upravljavec infrastrukture si po posvetovanju s prosilcem prizadeva zagotoviti, da se lahko vsa poskusna obratovanja izvedejo v enem mesecu po prejemu zahteve prosilca. Nacionalni varnostni organ po potrebi sprejme ukrepe za zagotovitev izvajanja teh poskusnih obratovanj.

Varno vključitev podsistemov v vozilu se določi na podlagi ustreznih TSI in, kjer je to ustrezno, nacionalnih predpisov ter skupnih varnostnih metod, določenih v členu 6 Direktive …/…/EU Direktivao varnosti železniškega sistema v Uniji]. **[Sprememba 91]**

3. ~~Dovoljenje za dajanje vozila na trg lahko določa pogoje za uporabo vozila in druge omejitve.~~ ***Agencija odobri dovoljenje za vozilo, ko oceni elemente iz dokumentacije iz odstavka 2, v vnaprej določenem, razumnem roku, v vsakem primeru pa v štirih mesecih od prejema vseh ustreznih informacij s strani prosilca. Nacionalni varnostni organ v enem mesecu prosilca obvesti o tem, ali je dokumentacija popolna ali ne. Negativna odločitev mora biti ustrezno utemeljena.***

Dovoljenja se priznajo v vseh državah članicah.

Agencija je v celoti odgovorna za dovoljenja, ki jih izda. **[Sprememba 92]**

3a. V prehodnem obdobju iz člena 50a se prosilec lahko odloči, za zaprosi za dovoljenje za vozilo Agencijo ali pristojni nacionalni varnostni organ. **[Sprememba 94]**

~~4. Dovoljenje za dajanje vozila na trg se izda na podlagi dokumentacije vozila ali tipa vozila, ki jo pripravi prosilec in ki vključuje dokumente, ki dokazujejo:~~

~~(a) da so bili na trg dani mobilni podsistemi, ki sestavljajo vozilo, v skladu s členom 19;~~

~~(b) tehnično združljivost podsistemov iz točke (a) v vozilu na podlagi ustreznih TSI, nacionalnih predpisov in registrov;~~

~~(c) varno vključitev podsistemov iz točke (a) v vozilu na podlagi ustreznih TSI, nacionalnih predpisov in skupnih varnostnih metod, določenih v členu 6 Direktive …/… [o varnosti železniškega sistema v Uniji].~~ **[Sprememba 93]**

5. ~~Agencija odločitve iz odstavka 2 sprejme v vnaprej določenem, razumnem roku, v vsakem primeru pa v štirih mesecih od prejema vseh ustreznih informacij. Dovoljenja so veljavna v vseh državah članicah.~~ ***Odločitev o zavrnitvi dovoljenja za vozilo je ustrezno utemeljena. Prosilec lahko v enem mesecu od prejema negativne odločitve zahteva, da Agencija ali nacionalni varnostni organ, če je ustrezno, ponovno preuči odločitev. Agencija ali nacionalni varnostni organ ima na voljo dva meseca od datuma prejema zahteve za ponovno preučitev, da potrdi ali spremeni svojo odločitev.*** **[Sprememba 95]**

Če se negativna odločitev Agencije potrdi, se prosilec lahko pritoži komisiji za pritožbe, ki se imenuje v skladu s členom 51 Uredbe (EU) št. …/… [Direktiva o ustanovitvi Evropske železniške agencije]. **[Sprememba 96]**

Če se potrdi negativna odločitev nacionalnega varnostnega organa, se prosilec lahko pritoži komisiji za pritožbe, ki jo pristojna država članica imenuje v skladu s členom 17(3) Direktive …/… [Direktive o varnosti na železnici]. Države članice lahko določijo, da je regulatorni organ iz člena 56 Direktive 2012/34/EUEvropskega parlamenta in Sveta [1] ***pristojen za pritožbeni postopek.*** **[Sprememba 97]**

Agencija zagotovi podrobna navodila o tem, kako se pridobi dovoljenje za dajanje vozila na trg. Dokument z navodili za predložitev vloge, ki opisuje in razlaga zahteve za dovoljenje za dajanje vozila na trg ter navaja zahtevano dokumentacijo, se prosilcem zagotovi brezplačno. Agencija in nacionalni varnostni organi sodelujejo pri posredovanju takšnih informacij.

6. Agencija lahko ~~izda~~ ***spremeni ali razveljavi*** dovoljenje za ~~dajanje vozila na trg za serijo vozil~~ ***vozilo, če ne izpolnjuje več pogojev, na podlagi katerih je bilo izdano, pri čemer obrazloži razloge za svojo odločitev.*** ~~Navedena dovoljenja so veljavna v vseh državah članicah.~~ ***Agencija nemudoma posodobi Evropski register vozil iz člena 43a.***

Če nacionalni varnostni organ ugotovi, da vozilo, ki že ima dovoljenje, ne izpolnjuje bistvene zahteve, o tem nemudoma obvesti Agencijo in druge zadevne nacionalne varnostne organe. Agencija o potrebnih ukrepih odloči v enem mesecu. V primeru nujnih preventivnih ukrepov lahko Agencija nemudoma omeji ali prekliče dovoljenje, preden sprejme svojo odločitev. **[Sprememba 98]**

7. ~~Prosilec se lahko zoper odločitve Agencije ali njeno neupoštevanje rokov, določenih v odstavku 5, pritoži pri odboru za pritožbe, imenovanem v skladu s členom 51 Uredbe (EU) št. …/… [o ustanovitvi Evropske železniške agencije].~~ ***Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 46 v zvezi s podrobnimi pravili za postopek pridobitve dovoljenja najkasneje v šestih mesecih po sprejetju te direktive, vključno z:***

(a) podrobnimi navodili, v katerih so opisane in razložene zahteve za pridobitev dovoljenja za vozilo in navedeni zahtevani dokumenti;

(b) ureditvijo postopka za pridobitev dovoljenja, kot so vsebina in roki za vsako fazo postopka;

(c) merili za oceno dokumentacije prosilca. *[Sprememba 99]*

8. V primeru obnove ali nadgradnje obstoječih vozil, ki že imajo dovoljenje za dajanje vozila na trg:

(a) je potrebna nova ES-izjava o verifikaciji, kot je določeno v členu 15(4), in

---

([1]) Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

(b) če pride do kakršnih koli ***večjih*** sprememb vrednosti parametrov, vključenih v že odobreno dovoljenje za vozilo, se zahteva novo dovoljenje za ~~dajanje vozila na trg~~ ***vozilo***. **[Sprememba 100]**

~~9. Na zahtevo prosilca lahko dovoljenje za dajanje vozila na trg vključuje jasno navedbo omrežij ali prog oziroma skupin omrežij ali prog, na katerih lahko prevoznik v železniškem prometu začne uporabljati takšno vozilo brez nadaljnjih verifikacij, preverjanja ali testov v zvezi s tehnično združljivostjo vozila s temi omrežji ali progami. V tem primeru prosilec v vlogo vključi dokazila o tehnični združljivosti vozila z zadevnimi omrežji ali progami.~~

~~Ta navedba se lahko doda na zahtevo prvotnega ali drugega prosilca tudi po tem, ko se je izdalo zadevno dovoljenje za dajanje vozila na trg.~~ **[Sprememba 101]**

9a. Nacionalni varnostni organi držav članic, kjer se nahaja omrežje, lahko tudi izdajo dovoljenje za vozila, ki obratujejo ali bodo obratovala na infrastrukturi ločenega železniškega omrežja. V takih primerih se lahko prosilec odloči, ali bo za spričevalo zaprosil pri Agenciji ali pri nacionalnem varnostnem organu države članice.

V prehodnem obdobju iz člena 50a nacionalni varnostni organi države članice, kjer se nahaja ločeno železniško omrežje, določijo skupne postopke za izdajo dovoljenj in zagotovijo medsebojno priznavanje dovoljenj, ki jih izdajo. Če so odločitve nacionalnih varnostnih organov nasprotujoče si ali če ni bila sprejeta vzajemno sprejemljiva odločitev, sprejme odločitev Agencija v skladu s členom 16 Uredbe ../… [Uredba o Agenciji].

Če do konca prehodnega obdobja iz člena 50a ti nacionalni varnostni organi niso vzpostavili strukture za skupne postopke za izdajo dovoljenj in vzajemno priznavanje dovoljenj za vozila, dovoljenja iz tega člena podeli le Agencija.

Če je določena ureditev za skupne postopke za izdajo dovoljenj in vzajemno priznavanje dovoljen za vozila, nacionalni varnostni organi držav članic, ki imajo ločena železniška omrežja, lahko še nadalje izdajajo dovoljenja za vozila, prosilec pa se lahko odloči, da Agencijo ali pristojne nacionalne varnostne organe zaprosi za dovoljenje za vozilo po končanem prehodnem obdobju iz člena 50a.

Deset let po začetku veljavnosti te direktive Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o napredku, ki je bil dosežen pri interoperabilnosti na ločenih železniških omrežij, in po potrebi predloži ustrezne zakonodajne predloge. **[Sprememba 102]**

Člen 20a

Registracija vozil z dovoljenjem

Preden se vozilo prvič uporabi po tem, ko je dobilo dovoljenje v skladu s členom 20, se na zahtevo imetnika registrira.

Ko je dovoljenje izdala Agencija, se vozilo registrira v Evropski register v skladu s členom 43a.

Ko je območje uporabe vozila omejeno na ozemlje ene države članice in je dovoljenje izdal nacionalni varnostni organ, se v skladu s členom 43registrira v nacionalni register vozil države članice. **[Sprememba 103]**

Člen 21

~~Začetek obratovanja~~ ***Uporaba*** vozil **[Sprememba 104]**

1. ~~Prevozniki~~ ***Preden prevoznik*** v železniškem prometu ~~zagotovijo začetek obratovanja vozil šele po tem, ko so ob posvetovanju z upravljavcem infrastrukture preverili tehnično združljivost vozila s progo in ali je vozilo varno vključeno v sistem, v katerem naj bi obratovalo, na podlagi ustreznih TSI, nacionalnih predpisov, registrov in skupnih varnostnih metod iz člena 6 direktive.~~ ***uporabi vozilo na področju uporabe, določenem v dovoljenju za vozilo, s pomočjo sistema varnega upravljanja zagotovi:*** **[Sprememba 105]**

~~V ta namen vozila naprej prejmejo~~

(a) da je vozilo dobilo dovoljenje ~~za dajanje vozila na trg~~ v skladu s členom 20. ***in je ustrezno registrirano;*** **[Sprememba 106]**

(aa) tehnično združljivost med vozilom in progo na podlagi infrastrukturnega registra, ustreznih TSI ali kakršnih koli ustreznih informacij, ki jih mora upravitelj infrastrukture zagotoviti brezplačno in v razumnem roku, če takšen register ne obstaja oziroma je nepopoln, ter *[Sprememba 107]*

(ab) vključitev vozila v vlakovno kompozicijo, kjer namerava obratovati, na podlagi sistema varnega upravljanja iz člena 9 direktive o varnosti na železnicah in TSI za vodenje in upravljanje. *[Sprememba 108]*

1a. Da bi prevoznikom v železniškem prometu pomagali pri preverjanju tehnične združljivosti in varne vključenosti vozila s progo oz. progami vozila, upravljavec infrastrukture na zahtevo prevoznikom v železniškem prometu omogoči dostop do dodatnih informacij v zvezi z značilnostmi proge oz. prog. **[Sprememba 109]**

2. Prevoznik v železniškem prometu svoje odločitve v zvezi z začetkom obratovanja vozil sporoči Agenciji, upravljavcu infrastrukture in zadevnemu nacionalnemu varnostnemu organu. Te odločitve se evidentirajo v ~~nacionalnih registrih~~ ***nacionalnem registru*** vozil iz člena 43 ***in Evropskem registru iz člena 43a***. **[Sprememba 110]**

~~3. V primeru obnove ali nadgradnje obstoječih vozil je potrebna nova ES-izjava o verifikaciji, kot je določeno v členu 15 (4). Poleg tega se nova odločitev prevoznika v železniškem prometu o začetku obratovanja teh vozil zahteva, kadar:~~

~~(a) lahko predvidena dela škodljivo vplivajo na splošno varnost zadevnega podsistema ali~~

~~(b) to zahtevajo ustrezne TSI.~~ **[Sprememba 111]**

Člen 22

~~Dovoljenja za dajanje tipa vozila na trg~~ ***Dovoljenje za tip vozila*** **[Sprememba 112]**

1. Agencija ~~izda~~ ***ali nacionalni varnostni organ v prehodnem obdobju iz člena 50a izdaja*** dovoljenja za ~~dajanje tipa vozila na trg~~ ***tip vozila***. **[Sprememba 113]**

Agencija ~~zagotovi~~ ***in nacionalni varnostni organi zagotovijo*** podrobna navodila o tem, kako se pridobi dovoljenje za ~~dajanje tipa~~ ***tip*** vozila ~~na trg~~. Dokument z navodili za predložitev vloge, ki opisuje in razlaga zahteve za dovoljenja ~~za dajanje tipa vozila na trg~~ ter navaja zahtevano dokumentacijo, se prosilcem zagotovi brezplačno. Agencija in nacionalni varnostni organi sodelujejo pri posredovanju takšnih informacij. **[Sprememba 114]**

2. Če Agencija ~~izda~~ ***ali nacionalni varnostni organi izdajo*** dovoljenje za ~~dajanje vozila na trg~~ ***vozilo***, ***morajo*** hkrati ~~izda~~ ***izdati*** tudi dovoljenje za ~~dajanje ustreznega tipa~~ ***tip*** vozila ~~na trg~~. **[Sprememba 115]**

3. Vozilo, ki je skladno s tipom vozila, za katerega je že bilo izdano dovoljenje ~~za dajanje ustreznega tipa vozila na trg~~, brez nadaljnjih preverjanj prejme dovoljenje za ~~dajanje vozila na trg~~ ***vozilo*** na podlagi izjave o skladnosti s tem tipom, ki jo predloži prosilec. **[Sprememba 116]**

4. V primeru sprememb katere koli zadevne določbe v TSI ali nacionalnih predpisih, na podlagi katere je ~~bilo izdano dovoljenje za dajanje tipa~~ ***bila izdana homologacija*** vozila ~~na trg~~, TSI ali nacionalni predpis določi, ali je že ~~izdano dovoljenje za dajanje tipa~~ ***izdana homologacija*** vozila ~~na trg~~ še naprej ~~veljavno~~ ***veljavna*** ali ~~ga~~ ***jo*** je treba obnoviti. Če je ~~dovoljenje~~ ***homologacijo*** treba obnoviti, lahko Agencija preveri samo spremenjene predpise. Obnovitev ~~dovoljenja za dajanje tipa vozila na trg~~ ***homologacije*** ne vpliva na dovoljenja za ~~dajanje~~ vozila ~~na trg~~, že izdana na podlagi ~~prejšnjega dovoljenja za dajanje navedenega tipa vozila na trg~~ ***prejšnje homologacije***. **[Sprememba 117]**

5. Izjava o skladnosti tipa vozila se določi v skladu s Sklepom 2010/713/EU.

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

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

(b) postopki ocenjevanja skladnosti, opredeljenimi v modulih B+D in B+F Sklepa 768/2008/ES, za vozila, ki niso skladna s TSI. Kjer je ustrezno, lahko Komisija sprejme izvedbene akte, ki določajo ad hoc module za ocenjevanje skladnosti. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3).

7. Dovoljenje za dajanje tipa vozila na trg je registrirano v Evropskem registru dovoljenj za dajanje tipov vozil na trg iz člena 44.

Člen 22a

Sodelovanje med Agencijo in nacionalnimi varnostnimi organi

Za namene členov 18, 20 in 22 lahko Agencija sklene sporazume o sodelovanju z nacionalnim varnostnimi organi v skladu s členom 69 Uredbe …/… [o ustanovitvi Evropske železniške agencije].

Ti sporazumi so lahko specifični ali okvirni in lahko vključujejo enega ali več nacionalnih varnostnih organov. Vsebujejo natančen opis nalog in pogojev za rezultate ter določajo časovne roke, ki veljajo za njihovo predložitev, pa tudi podrobnosti o porazdelitvi pristojbin, ki jih plača prosilec.

Vključujejo lahko tudi specifično ureditev sodelovanja v primeru omrežij, pri katerih je zaradi geografskih ali zgodovinskih razlogov, zaradi naprednega uvajanja ERTMS ali drugačne tirne širine potrebno posebno strokovno znanje, da se zmanjšajo upravno breme in stroški prosilca. Taki sporazumi se vzpostavijo, preden lahko Agencija začne prejemati vloge v skladu s to direktivo, v vsakem primeru pa šest mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 46 v zvezi s takimi sporazumi o sodelovanju. Ti delegirani akti so sprejeti najkasneje šest mesecev po datumu začetka veljavnosti te direktive.

Komisija pet let po sklenitvi prvega sporazuma o sodelovanje ter vsaka tri leta po tem Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo, v katerem oceni sporazume o sodelovanju, ki jih je sklenila Agencija. **[Sprememba 118]**

POGLAVJE VI

PRIGLASITEV ORGANOV ZA OCENJEVANJE SKLADNOSTI

Člen 23

Priglasitev

Države članice Komisiji in drugim državam članicam priglasijo organe, ki so pooblaščeni za izvajanje nalog ocenjevanja skladnosti s strani tretje osebe v skladu s to direktivo.

Člen 24

Priglasitveni organi

1. Države članice določijo priglasitveni organ, ki je odgovoren za vzpostavitev in izvajanje postopkov, potrebnih za ocenjevanje in priglasitev organov za ocenjevanje skladnosti ter nadzor priglašenih organov za ocenjevanje skladnosti, vključno s skladnostjo z določbami členov 27 do 29.

2. Države članice se lahko odločijo, da ocenjevanje in nadzor iz odstavka 1 izvaja nacionalni akreditacijski organ v smislu in v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008.

3. Če priglasitveni organ prenese ali kako drugače zaupa ocenjevanje, priglasitev ali nadzor iz odstavka 1 organu, ki ni vladni subjekt, je slednji pravna oseba in izpolnjuje zahteve iz člena 25. Organ vzpostavi ureditve, ki pokrivajo odgovornosti, ki izhajajo iz njegovih dejavnosti.

4. Priglasitveni organ prevzame polno odgovornost za naloge, ki jih izvaja organ iz odstavka 3.

Člen 25

Zahteve v zvezi s priglasitvenimi organi

1. Priglasitveni organ se vzpostavi tako, da ne prihaja do nasprotij interesov z organi za ocenjevanje skladnosti.

2. Priglasitveni organ je organiziran in se upravlja tako, da ščiti objektivnost in nepristranskost svojih dejavnosti.

3. Priglasitveni organ je organiziran tako, da vsako odločitev v zvezi s priglasitvijo organa za ocenjevanje skladnosti sprejmejo sposobne osebe, ki niso iste osebe kot tiste, ki so izvedle ocenjevanje.

4. Priglasitveni organ ne ponuja oziroma ne zagotavlja nobenih dejavnosti, ki jih izvaja organ za ocenjevanje skladnosti, ali svetovalnih storitev na komercialni ali konkurenčni osnovi.

5. Priglasitveni organ ščiti zaupnost informacij, ki jih prejme.

6. Priglasitveni organ ima na voljo zadostno število sposobnega osebja za ustrezno opravljanje svojih nalog.

Člen 26

Obveznosti glede informacij v zvezi s priglasitvenimi organi

Države članice Komisijo obvestijo o postopkih za ocenjevanje in priglasitev organov za ocenjevanje skladnosti ter nadzor priglašenih organov in o kakršnih koli spremembah postopkov.

Komisija javnosti omogoči dostop do navedenih informacij.

Člen 27

Zahteve v zvezi z organi za ocenjevanje skladnosti

1. Za potrebe priglasitve organ za ocenjevanje skladnosti izpolnjuje zahteve iz odstavkov 2 do 7 ter iz členov 28 in 29. Te zahteve se uporabljajo tudi za organe, ki so jih imenovale države članice v skladu s členom 13(4).

2. Organ za ocenjevanje skladnosti se ustanovi v skladu z nacionalnim pravom in je pravna oseba.

3. Organ za ocenjevanje skladnosti je sposoben izvajati vse naloge ocenjevanja skladnosti, ki so mu dodeljene z ustrezno TSI in v zvezi s katero je bil priglašen, ne glede na to, ali naloge izvaja organ za ocenjevanje skladnosti sam, ali se izvajajo v njegovem imenu in na njegovo odgovornost.

Organ za ocenjevanje skladnosti ima v vsakem trenutku in za vsak postopek ocenjevanja skladnosti, kot tudi za vsako vrsto ali kategorijo proizvodov, v zvezi s katerimi je bil priglašen, na voljo:

(a) potrebno osebje s strokovnim znanjem ter zadostnimi in primernimi izkušnjami za izvajanje nalog ocenjevanja skladnosti;

(b) ustrezne opise postopkov, v skladu s katerimi se izvaja ocenjevanje skladnosti, pri čemer je zagotovljena preglednost in zmožnost reprodukcije postopkov. Vzpostavljene ima ustrezne politike in postopke, ki ločujejo med nalogami, ki jih izvaja kot priglašeni organ za ocenjevanje skladnosti, in drugimi dejavnostmi;

(c) ustrezne postopke za izvajanje dejavnosti, ki upoštevajo velikost podjetja, gospodarski sektor, v katerem posluje, njegovo strukturo, stopnjo zahtevnosti zadevne tehnologije ter masovno ali serijsko naravo proizvodnega postopka.

Ima potrebna sredstva za ustrezno izvajanje tehničnih in upravnih nalog, povezanih z dejavnostmi ocenjevanja skladnosti, ter dostop do vse potrebne opreme ali prostorov.

4. Organi za ocenjevanje skladnosti sklenejo zavarovanje odgovornosti, razen če odgovornost prevzame država v skladu z nacionalnim pravom ali če je država članica sama neposredno odgovorna za ocenjevanje skladnosti.

5. Osebje organa za ocenjevanje skladnosti je zavezano k poklicni molčečnosti v zvezi z vsemi informacijami, pridobljenimi med izvajanjem nalog v skladu z zadevno TSI ali katero koli izvedbeno določbo nacionalne zakonodaje, razen pred pristojnimi organi države članice, v kateri izvaja svoje dejavnosti. Pravice iz lastništva so zaščitene.

6. Organi za ocenjevanje skladnosti sodelujejo pri ustreznih dejavnostih standardizacije in dejavnostih skupine za usklajevanje priglašenih organov za ocenjevanje skladnosti, ustanovljene v skladu z ustrezno zakonodajo Unije, ali zagotovijo, da je njihovo osebje za ocenjevanje skladnosti obveščeno o teh dejavnostih, upravne odločbe in dokumente, ki so rezultat dela navedene skupine, pa uporabljajo kot splošne smernice.

7. Organi za ocenjevanje skladnosti sodelujejo pri dejavnostih ad hoc delovne skupine ERTMS iz člena 25 Uredbe (EU) št. …/… [o ustanovitvi Evropske železniške agencije] ali zagotovijo, da je njihovo osebje za ocenjevanje skladnosti obveščeno o teh dejavnostih. Upoštevajo smernice, ki so rezultat dela navedene skupine. Če se jim zdi, da jih ni primerno ali jih je nemogoče uporabljati, zadevni organi za ocenjevanje skladnosti svoje ugotovitve predložijo v razpravo ad hoc delovni skupini ERTMS, da se zagotovi trajno izboljševanje smernic.

Člen 28

Nepristranskost organov za ocenjevanje skladnosti

1. Organ za ocenjevanje skladnosti je organ tretje osebe, neodvisen od organizacije ali proizvajalca proizvoda, ki ga ocenjuje.

Organ, ki je del poslovne organizacije ali strokovnih zvez, ki zastopajo podjetja, vključena v oblikovanje, proizvodnjo, dobavo, sestavljanje, uporabo ali vzdrževanje proizvodov, ki jih ocenjujejo, se lahko, pod pogojem, da je zagotovljena njegova samostojnost in da ni navzkrižja interesov, šteje kot tak organ.

2. Zagotovljena je nepristranskost organa za ocenjevanje skladnosti, njegovega najvišjega vodstva in osebja za ocenjevanje skladnosti.

3. Organ za ocenjevanje skladnosti, njegovo najvišje vodstvo in osebje, pristojno za izvajanje nalog ocenjevanja skladnosti, ne smejo biti oblikovalci, proizvajalci, dobavitelji, monterji, kupci, lastniki, uporabniki ali vzdrževalci izdelkov, ki jih ocenjujejo, niti pooblaščeni zastopniki katere koli od teh oseb. To ne onemogoča uporabe ocenjenih izdelkov, ki so nujni za delovanje organa za ocenjevanje skladnosti, ali uporabe izdelkov za osebne namene.

4. Organ za ocenjevanje skladnosti, njegovo najvišje vodstvo in osebje, odgovorno za izvajanje nalog ocenjevanja skladnosti, ne sodelujejo neposredno pri oblikovanju, proizvodnji ali konstrukciji, trženju, namestitvi, uporabi ali vzdrževanju navedenih proizvodov niti ne zastopajo oseb, ki sodelujejo pri navedenih dejavnostih. Ne sodelujejo pri nobenih dejavnostih, ki bi lahko nasprotovale njihovi neodvisni presoji in neoporečnosti v zvezi z dejavnostmi ocenjevanja skladnosti, za katere so priglašeni. To zlasti velja za svetovalne storitve.

5. Organi za ocenjevanje skladnosti zagotavljajo, da dejavnosti hčerinskih družb ali podizvajalcev ne vplivajo na zaupnost, objektivnost ali nepristranskost njihovih dejavnosti ocenjevanja skladnosti.

6. Organi za ocenjevanje skladnosti in njihovo osebje izvajajo dejavnosti ocenjevanja skladnosti z največjo strokovno neoporečnostjo in potrebno tehnično usposobljenostjo na določenem področju brez pritiskov in spodbud, zlasti finančnih, ki bi lahko vplivali na njihovo presojo ali rezultate njihovih dejavnosti ocenjevanja skladnosti, zlasti od oseb ali skupin oseb, ki jih zanimajo rezultati navedenih dejavnosti.

Člen 29

Osebje organov za ocenjevanje skladnosti

1. Osebje, odgovorno za izvajanje dejavnosti ocenjevanja skladnosti, ima naslednje kvalifikacije:

(a) je dobro tehnično in poklicno usposobljeno, kar vključuje vse dejavnosti ocenjevanja skladnosti, za katere je bil organ za ocenjevanje skladnosti priglašen***, ter usposobljenost glede vprašanj dostopnosti***; **[Sprememba 119]**

(b) ima zadovoljivo znanje o zahtevah glede ocenjevanj, ki jih izvaja, in ustrezna pooblastila za njihovo izvajanje;

(c) ima primerno znanje in razumevanje bistvenih zahtev o veljavnih usklajenih standardih ter o ustreznih določbah zakonodaje Skupnosti in ustreznih izvedbenih predpisih;

(d) je sposobno pripravljati potrdila, zapise in poročila, ki dokazujejo, da je bilo ocenjevanje izvedeno.

2. Prejemki najvišjega vodstva in osebja organa za ocenjevanje skladnosti niso odvisni od števila opravljenih ocenjevanj skladnosti ali rezultatov navedenih ocenjevanj skladnosti.

Člen 30

Domneva o skladnosti organa za ocenjevanje skladnosti

Če organ za ocenjevanje skladnosti lahko dokaže skladnost z merili, določenimi v ustreznih usklajenih standardih ali njihovih delih, sklicevanja na katere so bila objavljena v Uradnem listu Evropske unije, se domneva, da ustreza zahtevam iz členov 27 do 29, v kolikor ustrezni usklajeni standardi izpolnjujejo te zahteve.

Člen 31

Hčerinske družbe in podizvajalci organov za ocenjevanje skladnosti

1. Kadar priglašeni organ za ocenjevanje skladnosti za določene naloge, povezane z ocenjevanjem skladnosti, sklene pogodbo s podizvajalci ali jih prenese na hčerinsko podjetje, zagotovi, da podizvajalec ali hčerinsko podjetje izpolnjuje zahteve iz členov 27 do 29 ter o tem ustrezno obvesti priglasitveni organ.

2. Priglašeni organi prevzamejo polno odgovornost za naloge, ki jih izvajajo podizvajalci ali hčerinska podjetja, ne glede na njihov sedež.

3. Dejavnosti priglašenih organov se lahko prenesejo na podizvajalca ali hčerinsko podjetje, samo če stranka s tem soglaša.

4. Priglašeni organi za priglasitvene organe hranijo zadevne dokumente v zvezi z ocenjevanjem kvalifikacij podizvajalca ali hčerinskega podjetja ter nalogami, ki jih izvaja v skladu z ustrezno TSI.

Člen 32

Akreditirani interni organi

1. Podjetje, ki vloži zahtevek, lahko uporabi akreditiran interni organ za izvajanje dejavnosti ocenjevanja skladnosti za namene izvajanja postopkov iz modulov A1, A2, C1 ali C2, opredeljenih v Prilogi II k Sklepu 768/2008/ES, ter iz modulov CA1 in CA2, opredeljenih v Prilogi I k Sklepu 2010/713/ES. Ta organ je ločen in samostojen del podjetja, ki vloži zahtevek, in ne sodeluje pri oblikovanju, proizvodnji, dobavi, namestitvi, uporabi ali vzdrževanju proizvodov, ki jih ocenjuje.

2. Akreditiran interni organ ustreza naslednjim merilom:

(a) akreditiran je v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008;

(b) organ in njegovo osebje so organizacijsko razpoznavni in znotraj matične organizacije uporabljajo metode sporočanja, ki zagotavljajo in dokazujejo njihovo nepristranskost zadevnemu akreditacijskemu organu;

(c) organ in osebje niso odgovorni za obliko, proizvodnjo, dobavo, namestitev, delovanje ali vzdrževanje proizvodov, ki jih ocenjujejo, ter ne sodelujejo pri kakršnih koli dejavnostih, ki bi lahko nasprotovale njihovi neodvisni presoji in integriteti v zvezi z njihovimi dejavnostmi ocenjevanja;

(d) organ nudi svoje storitve izključno podjetju, katerega del je.

3. Akreditirani interni organ ni priglašen državam članicam ali Komisiji, vendar podjetje, katerega del je, ali nacionalni akreditacijski organ na zahtevo posreduje informacije o njegovi akreditaciji priglasitvenim organom.

Člen 33

Zahtevek za priglasitev

1. Organ za ocenjevanje skladnosti predloži zahtevek za priglasitev priglasitvenemu organu države članice, v kateri je ustanovljen.

2. Navedenemu zahtevku je priložen opis dejavnosti ocenjevanja skladnosti, modul ali moduli za ocenjevanje skladnosti in proizvod ali proizvodi, za katere navedeni organ trdi, da je pristojen, ter potrdilo o akreditaciji, če obstaja, ki ga izda nacionalni akreditacijski organ, ki potrjuje, da organ za ocenjevanje skladnosti izpolnjuje zahteve iz členov 27 do 29.

3. Kadar zadevni organ za ocenjevanje skladnosti ne more zagotoviti potrdila o akreditaciji, priglasitvenemu organu predloži vso dokumentacijo, potrebno za preverjanje, priznavanje in redno spremljanje njegovega upoštevanja zahtev iz členov 27 do 29.

Člen 34

Postopek priglasitve

1. Priglasitveni organi lahko priglasijo samo tiste organe za ocenjevanje skladnosti, ki izpolnjujejo zahteve iz členov 27 do 29.

2. Komisijo in druge države članice obveščajo z uporabo elektronskega orodja za priglasitev, ki ga je razvila in s katerim upravlja Komisija.

3. Priglasitev vključuje vse podrobnosti o dejavnostih ocenjevanja skladnosti, modul ali module za ocenjevanje skladnosti in zadevni proizvod ali proizvode ter ustrezno potrdilo o usposobljenosti.

4. Kadar priglasitev ne temelji na potrdilu o akreditaciji iz člena 33(2), priglasitveni organ Komisiji in drugim državam članicam predloži dokumentarna dokazila, ki potrjujejo usposobljenost organa za ocenjevanje skladnosti, in uvedene ukrepe, ki zagotavljajo, da bo organ pod rednim nadzorom in bo še naprej izpolnjeval zahteve iz členov 27 do 29.

5. Zadevni organ lahko izvaja dejavnosti priglašenega organa za ocenjevanje skladnosti le, kadar Komisija ali druge države članice v dveh tednih od priglasitve v primeru uporabe potrdila o akreditaciji oziroma v dveh mesecih od priglasitve v primeru, da to potrdilo ni uporabljeno, ne predložijo ugovora.

6. Komisija in druge države članice se obvestijo o vsakršnih nadaljnjih zadevnih spremembah priglasitve.

Člen 35

Identifikacijske številke in seznami priglašenih organov za ocenjevanje skladnosti

1. Komisija dodeli priglašenemu organu za ocenjevanje skladnosti identifikacijsko številko.

Dodeli mu eno identifikacijsko številko, tudi če je organ priglašen v skladu z več akti Unije.

2. Komisija javno objavi seznam organov, priglašenih v skladu s to direktivo, vključno z identifikacijskimi številkami, ki so jim bile dodeljene, in dejavnostmi, za katere so bili priglašeni.

Komisija zagotovi redno posodabljanje navedenega seznama.

Člen 36

Spremembe priglasitev

1. Kadar priglasitveni organ ugotovi ali je obveščen, da priglašeni organ za ocenjevanje skladnosti ne izpolnjuje več zahtev iz členov 27 do 29 ali da ne more izpolniti svojih obveznosti, priglasitveni organ omeji, začasno prekliče ali umakne priglasitev, kot je primerno, v skladu z resnostjo neizpolnjevanja navedenih zahtev ali obveznosti. O tem takoj ustrezno obvesti Komisijo in druge države članice.

2. V primeru omejitve, začasnega preklica ali umika priglasitve ali kadar priglašeni organ za ocenjevanje skladnosti preneha dejavnost, priglasitvena država članica sprejme ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovi, da zadeve tega organa obravnava drug priglašeni organ za ocenjevanje skladnosti ali da so na zahtevo na voljo pristojnim organom za priglasitev in organom za nadzor trga.

Člen 37

Izpodbijanje pristojnosti priglašenih organov

1. Komisija razišče vse primere, v katerih dvomi oziroma je bila seznanjena z dvomom v pristojnost priglašenega organa za ocenjevanje skladnosti ali njegovo stalno izpolnjevanje zahtev in obveznosti, ki veljajo zanj.

2. Država članica priglasiteljica Komisiji na zahtevo predloži vse informacije z zvezi z osnovo za priglasitev ali ohranjanjem pristojnosti zadevnega organa.

3. Komisija zagotovi, da se vse informacije občutljive narave, pridobljene v okviru njenih preiskav, obravnavajo zaupno.

4. Če Komisija ugotovi, da priglašeni organ za ocenjevanje skladnosti ne izpolnjuje ali ne izpolnjuje več zahtev za priglasitev, o tem obvesti državo članico, ki priglašuje, in od nje zahteva, da po potrebi sprejme ustrezne korektivne ukrepe, vključno s preklicem priglasitve.

Člen 38

Operativne obveznosti priglašenih organov

1. Priglašeni organi izvajajo ugotavljanje skladnosti v skladu s postopki ugotavljanja skladnosti iz ustrezne TSI.

2. Ugotavljanje skladnosti se izvaja sorazmerno, tako da se prepreči nepotrebna obremenitev gospodarskih subjektov. Organi za ocenjevanje skladnosti pri izvajanju svojih postopkov upoštevajo velikost podjetja, sektor, v katerem deluje in njegovo strukturo, stopnjo zahtevnosti zadevne tehnologije proizvoda ter masovno ali serijsko naravo proizvodnega postopka.

Pri tem kljub temu delujejo z namenom oceniti, ali je proizvod skladen z določbami te direktive.

3. Če priglašeni organ za ugotavljanje skladnosti ugotovi, da proizvajalec ni izpolnil zahtev, določenih v ustrezni TSI oziroma v ustreznih usklajenih standardih ali tehničnih specifikacijah, od proizvajalca zahteva, da sprejme ustrezne korektivne ukrepe, in ne izda potrdila o skladnosti.

4. Če med spremljanjem skladnosti po izdaji potrdila priglašeni organ za ocenjevanje skladnosti ugotovi, da proizvod ni več skladen z ustrezno TSI oziroma z ustreznimi usklajenimi standardi ali tehničnimi specifikacijami, od proizvajalca zahteva, da izvede ustrezne korektivne ukrepe, in po potrebi razveljavi ali prekliče potrdilo.

5. Če popravni ukrepi niso sprejeti ali nimajo zahtevanega učinka, priglašeni organ za ocenjevanje skladnosti po potrebi omeji, začasno prekliče ali umakne vsa potrdila.

Člen 39

Obveznosti obveščanja za priglašene organe

1. Priglašeni organi priglasitveni organ obvestijo o:

(a) vsaki zavrnitvi, omejitvi, razveljavitvi ali preklicu potrdil;

(b) vseh okoliščinah, ki vplivajo na področje uporabe priglasitve in pogoje zanjo;

(c) vsaki zahtevi po informacijah, ki so jo prejeli od organov za nadzor trga v zvezi z dejavnostmi ocenjevanja skladnosti;

(d) dejavnostih ocenjevanja skladnosti, izvedenih v okviru njihove priglasitve in o kakršnih koli drugih izvedenih dejavnostih, vključno s čezmejnimi dejavnostmi in sklepanjem pogodb s podizvajalci (na zahtevo priglasitvenega organa).

2. Priglašeni organi drugim organom, ki so priglašeni v okviru te direktive ter izvajajo podobne dejavnosti ocenjevanja skladnosti in zajemajo enake proizvode, zagotavljajo zadevne informacije o vprašanjih v zvezi z negativnimi in na zahtevo pozitivnimi rezultati ocenjevanja skladnosti.

3. Priglašeni organi Agenciji posredujejo ES-izjave o verifikaciji podsistemov, ES-izjave o skladnosti komponent interoperabilnosti in ES-izjave o primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti.

Člen 40

Izmenjava izkušenj

Komisija omogoči izmenjavo izkušenj med nacionalnimi organi držav članic, ki so pristojni za politiko glede priglasitev.

Člen 41

Koordinacija priglašenih organov

Komisija zagotovi vzpostavitev in pravilno delovanje ustreznega usklajevanja in sodelovanja med organi, ki so bili priglašeni v okviru te direktive, v obliki sektorske skupine priglašenih organov. Agencija podpira dejavnosti priglašenih organov v skladu s členom 20 Uredbe (EU) št. …/… [o ustanovitvi Evropske železniške agencije].

Države članice zagotovijo, da organi, ki jih priglasijo, sodelujejo pri delu navedene skupine, neposredno ali s pooblaščenimi zastopniki.

POGLAVJE VII

REGISTRI

Člen 42

Sistem številčenja vozil

1. Vsako vozilo, ki začne obratovati v železniškem sistemu Unije, ima evropsko številko vozila (European vehicle number – EVN), ki mu jo dodeli ~~nacionalni varnostni organ, pristojen za zadevno ozemlje, pred prvim obratovanjem vozila~~ ***Agencija ob izdaji dovoljenja***. **[Sprememba 120]**

2. Prevoznik v železniškem prometu, ki upravlja vozilo, zagotovi, da je vozilo označeno z dodeljeno EVN***, in je odgovoren za njegovo pravilno registracijo***. **[Sprememba 121]**

3. EVN je opredeljena v Sklepu 2007/756/ES ([1]).

4. Vozilu se EVN dodeli le enkrat, razen če je v Sklepu 2007/756/ES določeno drugače.

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

Člen 43

Nacionalni registri vozil

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

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

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

(c) je ~~na voljo nacionalnim varnostnim organom in preiskovalnim organom iz členov 16 in 21 Direktive […/… o varnosti železniškega sistema v Uniji]; na voljo je tudi na vsako upravičeno zahtevo regulativnim organom iz členov 55 in 56 Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja ([2]), Agenciji, prevoznikom v železniškem prometu, upravljavcem infrastrukture in tistim osebam ali organizacijam, ki registrirajo vozila ali so navedene v registru~~ ***javen***. **[Sprememba 122]**

2. Komisija z izvedbenimi akti sprejme skupne specifikacije glede vsebine, oblike podatkov, funkcionalne in tehnične arhitekture, načina delovanja, oblike izmenjave podatkov ter pravil za vnos in iskanje podatkov za nacionalne registre vozil. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3).

2a. Register vsebuje vsaj naslednje informacije za vsako vozilo:

(a) EVN;

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

([1]) 2007/756/ES: Odločba Komisije z dne 9. novembra 2007 o sprejetju skupne specifikacije nacionalnega registra vozil v skladu s členom 14(4) in (5) direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES (UL L 305, 23.11.2007, str. 30).

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

(c) podatke imetnika in lastnika vozila;

(d) omejitve glede načina uporabe vozila;

(e) subjekt, odgovoren za vzdrževanje. *[Sprememba 123]*

3. Imetnik registracije nacionalnemu varnostnemu organu vsake države članice, kjer ***se*** vozilo ~~obratuje~~ ***uporablja***, nemudoma prijavi vsako spremembo podatkov, vnesenih v nacionalni register vozil, uničenje vozila ali svojo odločitev, da vozila ne bo več registriral. **[Sprememba 124]**

4. ~~Dokler nacionalni registri vozil držav članic niso povezani, vsaka~~ ***Vsaka*** država članica posodablja svoj register s spremembami, ki jih je v svoj register vnesla druga država članica, in sicer za podatke, ki jo zadevajo. **[Sprememba 125]**

5. Pri vozilih, ki začnejo prvič obratovati v tretji državi in ***se*** nato ~~začnejo obratovati~~ ***uporabljajo*** v državi članici, država članica zagotovi, da se lahko podatki o vozilu pridobijo iz nacionalnega registra vozil ~~ali prek določb mednarodnega sporazuma~~. **[Sprememba 126]**

5a. Nacionalni registri vozil se vključijo v evropski register vozil po koncu prehodnega obdobja iz člena 50a, razen v primerih iz člena 20(9a) pod pogoji, določenimi v tem členu. Komisija z izvedbenimi akti določi obliko in vrsto dokumenta. Te izvedbene akte sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3). **[Sprememba 127]**

Člen 43a

Evropski register vozil

1. Agencija vodi register železniških vozil, ki obratujejo v Uniji. Register ustreza naslednjim merilom:

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

(b) Agencija ga hrani in posodablja;

(c) je javen.

2. Komisija z izvedbenimi akti sprejme skupne specifikacije glede vsebine, oblike podatkov, funkcionalne in tehnične arhitekture, načina delovanja, oblike izmenjave podatkov ter pravil za vnos in iskanje podatkov za evropski register vozil. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3).

3. Imetnik registracije Agenciji nemudoma prijavi vsako spremembo podatkov, vnesenih v evropski register vozil, uničenje vozila ali svojo odločitev, da vozila ne bo več registriral.

4. Register vsebuje vsaj naslednje informacije za vsako vozilo:

(a) EVN;

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

(c) sklicevanja na Evropski register dovoljenih tipov vozil iz člena 44;

(d) podatke imetnika in lastnika vozila;

(e) omejitve glede načina uporabe vozila;

(f) subjekt, odgovoren za vzdrževanje.

Kadar Agencija izda, obnovi, spremeni, začasno prekliče ali odvzame dovoljenje za vozila, nemudoma posodobi register.

5. Pri vozilih, ki se prvič uporabijo v tretji državi in se nato uporabljajo v državi članici, država članica zagotovi, da se lahko podatki o vozilu, med drugim vsaj podatki o imetniku vozila, subjektu, zadolženem za vzdrževanje, in omejitvah uporabe vozila, pridobijo iz evropskega registra vozil ali prek določb mednarodnega sporazuma. *[Sprememba 128]*

Člen 44

Evropski register dovoljenj za dajanje tipa vozila na trg

1. Agencija oblikuje in vodi register dovoljenj za dajanje tipa vozila na trg, izdanih v skladu s členom 22. Ta register izpolnjuje naslednja merila:

(a) je javen in elektronsko dostopen vsem;

(b) je skladen s skupnimi specifikacijami iz odstavka 3;.

~~(c) je povezan z vsemi nacionalnimi registri vozil.~~ **[Sprememba 129]**

2. Komisija z izvedbenimi akti sprejme skupne specifikacije glede vsebine, oblike podatkov, funkcionalne in tehnične arhitekture, načina delovanja ter pravil za vnos in iskanje podatkov za register dovoljenj za dajanje tipa vozila na trg. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3).

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

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

(b) ime proizvajalca;

(c) datume in reference zaporednih dovoljenj za ta tip vozila, vključno z vsemi omejitvami ali preklici,

(d) oblikovne značilnosti, namenjene osebam z omejeno mobilnostjo in invalidnim osebam;

(e) podatke lastnika in imetnika vozila.

Ko Agencija izda, obnovi, spremeni, začasno razveljavi ali razveljavi dovoljenje za začetek obratovanja tipa vozila, nemudoma posodobi register. **[Sprememba 130]**

Člen 45

Register infrastrukture

1. Vsaka država članica ***zagotovi, da se*** objavi register infrastrukture, ki navaja vrednosti parametrov omrežja vsakega zadevnega podsistema ali dela podsistema. **[Sprememba 131]**

2. Vrednosti parametrov, evidentirane v registru infrastrukture, se uporabijo v kombinaciji z vrednostmi parametrov, evidentiranimi v dovoljenju za dajanje vozila na trg, za preverjanje tehnične združljivosti vozila in omrežja.

3. Register infrastrukture lahko določa pogoje za uporabo fiksnih naprav in druge omejitve***, vključno z začasnimi omejitvami, ki veljajo več kot šest mesecev***. **[Sprememba 132]**

4. Vsaka država članica ~~posodablja~~ ***zagotovi, da je*** register infrastrukture ***posodobljen*** v skladu s Sklepom Komisije 2011/633/EU ([1]). **[Sprememba 133]**

([1]) Izvedbeni sklep Komisije 2011/633/EU z dne 15. septembra 2011 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture (UL L 256, 1.10.2011, str. 1).

5. Z registrom infrastrukture so ~~lahko~~ povezani tudi drugi registri, kot je register dostopnosti ***za osebe z omejeno mobilnostjo in invalidne osebe***. **[Sprememba 134]**

6. Komisija z izvedbenimi akti sprejme skupne specifikacije glede vsebine, oblike podatkov, funkcionalne in tehnične arhitekture, načina delovanja ter pravil za vnos in iskanje podatkov za register infrastrukture. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3).

POGLAVJE VIII

PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

Člen 46

Izvajanje pooblastil

1. Pooblastilo za sprejetje delegiranih aktov se pod pogoji iz tega člena prenese na Komisijo.

2. Pooblastilo za sprejetje delegiranih aktov iz členov 4(2) in 5(10)***, 8(2), 15(7a), 20(7) in 22a(4)*** se na Komisijo prenese za ~~nedoločen čas od datuma~~ ***obdobje petih let od [Urad za publikacije naj vstavi datum*** začetka veljavnosti te direktive].

Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred iztekom petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet temu podaljšanju nasprotuje najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja. **[Sprememba 135]**

3. Prenos pooblastil iz členov 4(2), 5(10)***, 8(2), 15(7a), 20(7) in 22a(4)*** lahko kadarkoli prekličeta Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu pooblastilo iz navedenega sklepa preneha veljati. Preklic začne veljati dan po objavi sklepa v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši datum, ki je naveden v njem. Preklic ne vpliva na veljavnost delegiranih aktov, ki so že v veljavi.

4. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o tem hkrati uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

5. Delegirani akt, sprejet v skladu s členi 4(2), 5(10)***, 8(2), 15(7a), 20(7) in 22a(4)***, začne veljati samo, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotujeta v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če sta pred iztekom tega roka oba obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 47

Nujni postopek

1. Delegirani akti, sprejeti v skladu s tem členom, začnejo veljati nemudoma in se uporabljajo dokler ni izraženo nasprotovanje v skladu z odstavkom 2. V uradnem obvestilu Evropskemu parlamentu in Svetu o delegiranem aktu se navedejo razlogi za uporabo nujnega postopka.

2. Evropski parlament ali Svet lahko delegiranemu aktu nasprotujeta v skladu s postopkom iz člena 46(5). Komisija v tem primeru akt nemudoma razveljavi, potem ko jo Evropski parlament ali Svet uradno obvestita o svoji odločitvi, da mu nasprotujeta.

Člen 48

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen po členu 21 Direktive 96/48/ES ([1]). Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

4. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 8 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 49

Utemeljitev

V vsaki odločitvi na podlagi te direktive v zvezi z ocenjevanjem skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti, verifikacijo podsistemov, ki sestavljajo železniški sistem, ter v vsaki odločitvi na podlagi členov 6,, 11 in 16 se podrobno opredelijo razlogi, na katerih temelji. O odločitvi je treba zadevno stranko čim prej obvestiti ter jo seznaniti s pravnimi sredstvi, ki jih ima na voljo po veljavnih predpisih zadevne države članice, in z roki za njihovo uveljavitev.

Člen 49a

Kazni

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 46 v zvezi s sprejetjem predpisov o kaznih, ki se izrečejo, če niso upoštevani roki iz te uredbe za sprejetje odločitev Agencije. Oblikuje tudi sistem nadomestil za primere, ko komisija za pritožbe, določena v uredbi o Agenciji, ugodi naslovniku odločitve Agencije. Kazni in sistem nadomestil morajo biti učinkoviti, sorazmerni, nediskriminatorni in odvračilni. **[Sprememba 136]**

Člen 50

Poročila in informacije

1. Komisija vsaka tri leta in prvič ~~tri leta~~ ***dve leti*** po objavi te direktive poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o napredku pri doseganju interoperabilnosti železniškega sistema. Poročilo vsebuje tudi analizo primerov po členu 7 in uporabe Poglavja V. ***Komisija na podlagi ugotovitev poročila predlaga izboljšave in ukrepe za krepitev vloge Agencije pri izvajanju interoperabilnosti.*** **[Sprememba 137]**

1a. Komisija dve leti po objavi te direktive in po posvetovanju z različnimi zadevnimi akterji Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o napredovanju Agencije pri izvajanju njenih novih pristojnosti in o njenem delovanju. **[Sprememba 138]**

2. Agencija izdela in redno posodablja orodje, s katerim bo mogoče na zahtevo države članice***, Evropskega parlamenta*** ali Komisije priskrbeti pregled stopnje interoperabilnosti železniškega sistema. To orodje uporablja informacije, vključene v registre iz Poglavja VII. **[Sprememba 139]**

([1]) Direktiva Sveta 96/48/ES z dne 23. julija 1996 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti (UL L 235, 17.9.1996, str. 6).

Člen 50a

Prehodna ureditev

Ne glede na člen 20(9a), dovoljenja za vozila iz členov 20 in 22 po štirih letih po datumu začetka veljavnosti te direktive izdaja Agencija. V tem prehodnem obdobju lahko dovoljenje za vozila izda Agencija ali nacionalni varnostni organ, o čemer izbira prosilec.

Agencija ima potrebne organizacijske zmogljivosti ter strokovno znanje in izkušnje za opravljanje vseh svojih funkcij iz členov 18, 20 in 22 najpozneje v štirih letih od datuma začetka veljavnosti te direktive.

Agencija lahko za izpolnitev svojih obveznosti sklene dogovore o sodelovanju z nacionalnim varnostnimi organi v skladu s členom 22a. **[Sprememba 140]**

Člen 51

Prehodna ureditev za začetek obratovanja vozil

1. Države članice lahko še naprej uporabljajo določbe iz Poglavja V Direktive 2008/57/ES do [~~dve leti~~ ***eno leto*** po datumu začetka veljavnosti]. **[Sprememba 141]**

2. Dovoljenja za začetek obratovanja vozil, ki so bila odobrena v skladu z odstavkom 1, vključno z dovoljenji, izdanimi na podlagi mednarodnih sporazumov, zlasti RIC (Regolamento Internazionale Carozze) in RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), ostanejo veljavna v skladu s pogoji, pod katerimi so bila odobrena.

3. Vozila, ki se jim je dovolil začetek obratovanja v skladu z odstavkoma 1 in 2, morajo za obratovanje na enem ali več omrežjih, ki jih ne zajema njihovo dovoljenje, prejeti dovoljenje za dajanje vozila na trg. Za začetek obratovanja na teh dodatnih omrežjih se uporabljajo določbe iz člena 21.

Člen 52

Druge prehodne določbe

Priloge IV, V, VI, VII in IX k Direktivi 2008/57/ES se uporabljajo do datuma uporabe ustreznih ~~izvedbenih~~ ***delegiranih*** aktov iz členov 8(2), ***in 15(7a) ter izvedbenih aktov iz členov*** 14(8), 15(7) in 7(3) te Direktive. **[Sprememba 142]**

Člen 53

Priporočila in mnenja Agencije

Za namene uporabe te direktive Agencija zagotovi priporočila in mnenja v skladu s členom 15 Uredbe …/… [Uredba o agenciji]. Ta priporočila in mnenja bodo služila kot osnova za vse ukrepe Unije, sprejete v skladu s to direktivo.

Člen 54

Prenos

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s členom 1, členom 2, členom 7(1) do (4), členom 11(1), členom 13, členom 14(1) do (7), členom 15(1) do (6), členi 17 do 21, členom 22(3) do (7), členi 23 do 36, členom 37(2), členom 38, členom 39, členi 41 do 43, členom 45(1) do (5), členom 51 in Prilogami I do III najpozneje do [~~dve leti~~ ***eno leto*** po datumu začetka veljavnosti]. Komisiji takoj sporočijo besedila navedenih ukrepov in primerjalno tabelo med navedenimi ukrepi in to direktivo. Primerjalne tabele so potrebne, da se vsem akterjem omogoči jasna opredelitev ustreznih predpisov za izvajanje te direktive, ki se uporabljajo na nacionalni ravni. **[Sprememba 143]**

Države članice se v teh ukrepih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Vključijo tudi izjavo, da se v obstoječih zakonih in drugih predpisih sklici na direktive, razveljavljene s to direktivo, razlagajo kot sklici na to direktivo. Države članice določijo, kako se sklicevanja navajajo in kako je oblikovana izjava.

2. Države članice predložijo Komisiji besedila glavnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

3. Obveznost prenosa in izvajanja člena 13, člena 14(1) do (7), člena 15(1) do (6), členov 17 do 21, člena 42, člena 43, člena 45(1) do (5) in člena 51 te direktive ne velja za Republiko Ciper in Republiko Malto, vse dokler na njunem ozemlju ne bo vzpostavljen železniški sistem.

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

Člen 55

Razveljavitev

Direktiva 2008/57/ES, kakor je bila spremenjena z direktivami, navedenimi v delu A Priloge IV, se razveljavi z dnem [~~dve leti~~ ***eno leto*** po datumu začetka veljavnosti] brez poseganja v obveznosti držav članic v zvezi s časovnimi roki za prenos direktiv iz dela B Priloge IV v nacionalno zakonodajo. **[Sprememba 144]**

Sklicevanja na razveljavljeno direktivo se štejejo kot sklicevanja na to direktivo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo v Prilogi V.

Člen 56

Začetek veljavnosti

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

Členi 3 do 10, člen 11(2), (3) in (4), člen 12 in člen 16 se uporabljajo od [dve leti po datumu začetka veljavnosti].

Člen 57

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V …,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*

Sreda, 26. februar 2014

PRILOGA I

Elementi železniškega sistema Unije

1. Omrežje

Za namene te direktive omrežje Unije vključuje ***proge za visoke hitrosti, kot so opredeljene v točkah (a), (b) in (c), ter konvencionalne proge, kot so opredeljene v točkah od (d) do (i)***:

(a) posebej zgrajene proge za visoke hitrosti, ki so opremljene za običajne hitrosti 250 km/h in več ***in ki v ustreznih okoliščinah omogočajo hitrosti preko 300 km/h***;

(b) posebej modernizirane proge za visoke hitrosti, ki so opremljene za hitrosti okoli 200 km/h;

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

(d) konvencionalne proge, namenjene potniškemu prometu;

(e) konvencionalne proge, namenjene mešanemu prometu (prevoz potnikov in blaga);

(f) konvencionalne proge, namenjene tovornemu prometu;

(g) vozlišča potniškega prometa;

(h) vozlišča tovornega prometa, vključno z intermodalnimi terminali;

(i) proge, ki povezujejo zgoraj navedene elemente. **[Sprememba 145]**

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

2. Vozila

Za namene te Direktive vozila v Uniji zajemajo vsa vozila, za katera je verjetno, da bodo vozila po celotnem ali po delu omrežja Unije, vključno z:

— lokomotivami in tirnimi vozili za prevoz potnikov, vključno z vlečnimi vozili z motorji z notranjim zgorevanjem ali električnimi vlečnimi vozili, potniškimi vlaki z motorji z notranjim zgorevanjem na lastni pogon ali električnimi potniškimi vlaki na lastni pogon, potniškimi vagoni;

— ***vozila, namenjena vožnji pri hitrosti vsaj 250 km/h na progah, posebej zgrajenih za visoke hitrosti, ki v ustreznih okoliščinah omogočajo doseganje hitrosti preko 300 km/h,***

— ***vozila, namenjena vožnji pri hitrosti okoli 200 km/h na progah za visoke hitrosti ali na progah, posebej zgrajenih ali posebej moderniziranih za visoke hitrosti, če ustrezajo možnostim, ki jih nudijo te proge.***

***Poleg tega izpolnjujejo zahteve za varno obratovanje na tem omrežju tudi vozila, namenjena vožnji pri najvišji hitrosti, manjši od 200 km/h, ki bodo verjetno vozila po vsem vseevropskem omrežju za visoke hitrosti ali po delu omrežja, kjer bodo združljiva s stopnjo izkoriščenosti zmogljivosti tega omrežja. Zato TSI za konvencionalna vozila določajo tudi zahteve za varno obratovanje konvencionalnih vozil na omrežjih za visoke hitrosti.* [Sprememba 146]**

— tovornimi vagoni, vključno z ***nizkopodnimi*** vozili, ki so namenjena ~~prevozu~~ ***za vožnjo po celotnem omrežju in za prevoz*** tovornjakov; **[Sprememba 147]**

— posebnimi vozili, kot so tirni delovni stroji.

Vsaka od zgoraj navedenih kategorij je lahko razdeljena na:

— vozila za mednarodno uporabo in

— vozila za nacionalno uporabo.

TSI določijo zahteve za zagotavljanje varnega obratovanja teh vozil na različnih kategorijah proge.

PRILOGA II

PODSISTEMI

1. Seznam podsistemov

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

(a) strukturna področja:

— infrastruktura,

— energetika,

— vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi,

— vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu,

— tirna vozila;

(b) področja delovanja:

— vodenje in upravljanje prometa,

— vzdrževanje,

— telematske aplikacije za potniški in tovorni promet.

2. Opis podsistemov

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

2.1 Infrastruktura

Železniški tir, kretnice, gradbeni objekti (mostovi, predori itd.), z železnico povezane komponente postaj (peroni, območja dostopa, mesta servisiranja, stranišča in informacijski sistemi, ureditve za dostop oseb z omejeno mobilnostjo in invalidnih oseb) varnostna in zaščitna oprema.

2.2 Energetika

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

2.3 Vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi

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

2.4 Vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu

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

2.5 Vodenje in upravljanje prometa

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

Strokovna usposobljenost, ki se lahko zahteva za opravljanje katere koli vrste storitev v železniškem prometu.

2.6 Telematske aplikacije

Ta podsistem v skladu s Prilogo I zajema dva elementa:

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

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

2.7 Tirna vozila

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

2.8 Vzdrževanje

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

PRILOGA III

BISTVENE ZAHTEVE

1. Splošne zahteve

1.1 Varnost

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

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

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

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

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

1.2 Zanesljivost in razpoložljivost

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

1.3 Zdravje

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

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

1.4 Varstvo okolja

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

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

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

1.4.4 Pri obratovanju železniškega sistema se morajo upoštevati sedanje omejitve o obremenitvah s hrupom.

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

1.5 Tehnična združljivost

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

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

2. Posebne zahteve za vsak podsistem

2.1 Infrastruktura

2.1.1 Varnost

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

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

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

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

2.2 Energija

2.2.1 Varnost

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

2.2.2 Varstvo okolja

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

2.2.3 Tehnična združljivost

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

— omogočati vlakom, da dosežejo določene stopnje učinkovitosti,

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

2.3 Vodenje-upravljanje in signalizacija

2.3.1 Varnost

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

2.3.2 Tehnična združljivost

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

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

2.4 Tirna vozila

2.4.1 Varnost

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

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

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

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

V nevarnosti morajo naprave potnikom omogočati, da obvestijo strojevodjo ***oziroma voznika vlaka in da od spremnega osebja zahtevajo***, ~~spremnemu osebju pa,~~ da vzpostavi z njim stik. **[Sprememba 148]**

Vstop v vlak in izstop iz njega morata biti varna. ~~Vrata za dostop~~ ***Mehanizem za odpiranje in zapiranje vrat, velikost peronskega razmaka in odprema vlakov*** morajo ~~imeti odpiralni in zapiralni sistem, ki jamči~~ ***zagotavljati*** varnost potnikov. ***Vlaki morajo biti zasnovani tako, da ni mogoče, da potniki ostanejo v njih ujeti.*** **[Sprememba 149]**

Zasilni izhodi morajo biti zagotovljeni in označeni.

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

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

Vlaki morajo biti opremljeni z ozvočenjem, ki vlakovnemu osebju ***oziroma strojevodjem*** omogoča sporočanje informacij potnikom. **[Sprememba 150]**

Potnike je treba na enostavno razumljiv in obsežen način na železnicah in vlakih obveščati o veljavnih pravilih (prepoved vstopa, vstopi in izstopi, navodila za ravnanje, možnosti za osebe z omejeno mobilnostjo, pomen oznak, nevarna območja itd.). **[Sprememba 151]**

2.4.2 Zanesljivost in razpoložljivost

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

2.4.3 Tehnična združljivost

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

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

Značilnosti tirnih vozil morajo omogočati vožnjo na vsaki progi, na kateri je predvideno njihovo obratovanje, ob upoštevanju ustreznih podnebnih ***in topografskih*** razmer. **[Sprememba 152]**

2.4.4 Spremljanje

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

2.5 Vzdrževanje

2.5.1 Zdravje in varnost

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

2.5.2 Varstvo okolja

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

2.5.3 Tehnična združljivost

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

2.6 Vodenje in upravljanje prometa

2.6.1 Varnost

Uskladitev operativnih predpisov o obratovanju omrežja ter usposobljenost strojevodij***, tehnične vagonske službe, vlakovnih odpravnikov*** in vlakovnega osebja in osebja v distribucijskih centrih morata zagotavljati varno obratovanje, pri čemer se upoštevajo različne zahteve v čezmejnem in domačem prometu. ***V celotni Uniji si je treba prizadevati za visoko raven usposabljanja z visokokakovostnimi kvalifikacijami.*** **[Sprememba 153]**

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

2.6.2 Zanesljivost in razpoložljivost

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

2.6.3 Tehnična združljivost

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

2.7 Telematske aplikacije v tovornem in potniškem prometu

2.7.1 Tehnična združljivost

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

Pri tem je treba zagotoviti:

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

— lahek dostop do informacij za uporabnike.

2.7.2 Zanesljivost in razpoložljivost

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

2.7.3 Zdravje

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

2.7.4 Varnost

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

PRILOGA IV

DEL A

Razveljavljene direktive

s seznamom njihovih zaporednih sprememb

(iz člena 55)

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

DEL B

Roki za prenos v nacionalno zakonodajo

(iz člena 55)

Direktiva	Rok za prenos
2008/57/ES	19. julij 2010
2009/131/ES	19. julij 2010
2011/18/EU	31. december 2011

PRILOGA V

KORELACIJSKA TABELA

Direktiva 2008/57/ES	Ta direktiva
Člen 1	Člen 1
Člen 2(a) do (z)	Člen 2(1) do (24)
———	Člen 2(25) do (41)
Člen 3	———
Člen 4	Člen 3
Člen 5(1) do (3)(g)	Člen 4(1) do (3)(g)
———	Člen 4(3)(h) in (i)
Člen 5(4) do (8)	Člen 4(4) do (8)
Člen 6	Člen 5
Člen 7	Člen 6
Člen 8	———
Člen 9	Člen 7
Člen 10	Člen 8
Člen 11	Člen 9
Člen 12	———
Člen 13	Člen 10
Člen 14	Člen 11
Člen 15(1)	Člena 18(3) in 19(2)
Člen 15(2) in (3)	———
Člen 16	Člen 12
Člen 17	Člena 13 in 14
Člen 18	Člen 15
Člen 19	Člen 16
———	Člen 17

Direktiva 2008/57/ES	Ta direktiva
———	Člen 18 (razen 18(3))
———	Člena 19 in 20
Člen 20	———
Člen 21	Člen 21
Členi 22 do 25	———
Člen 26	Člen 22
Člen 27	Člen 14(8)
Člen 28 in Priloga VIII	Členi 23 do 41
Člen 29	Člen 48
Člena 30 in 31	———
Člen 32	Člen 42
Člen 33	Člen 43
Člen 34	Člen 44
Člen 35	Člen 45
Člen 36	———
———	Člena 46 in 47
Člen 37	Člen 49
Člen 38	Člen 54
Člen 39	Člen 50
———	Člena 51 in 52
———	Člen 53
Člen 40	Člen 55
Člen 41	Člen 56
Člen 42	Člen 57
Priloge I do III	Priloge I do III
Priloga IV	Člen 8(2)
Prilogi V in VI	Člen 15(7)

Direktiva 2008/57/ES	Ta direktiva
Priloga VII	Člen 14(8)
Priloga VIII	Členi 27, 28 in 29
Priloga IX	Člen 7(3)
Priloga X	Priloga IV
Priloga XI	Priloga V