

II

(Įstatymo galios neturintys teisės aktai)

REKOMENDACIJOS

KOMISIJOS REKOMENDACIJA

2011 m. kovo 29 d.

dėl leidimo pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius ir transporto priemones pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/57/EB

(Tekstas svarbus EEE)

(2011/217/ES)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje ⁽¹⁾, ypač į jos 30 straipsnio 1 dalį,

kadangi:

(1) Nuo 2005 m. Europos geležinkelio agentūra (toliau – agentūra) vykdo kelių rūšių veiklą, kuria remiama integruotos, saugios ir sąveikos ES geležinkelių sistemos plėtra. Priėmus Direktyvą 2008/57/EB agentūra reguliariai rengia posėdžius su suinteresuotosiomis šalimis ir nacionalinėmis saugos institucijomis (toliau – NSI), visų pirma transporto priemonių dvišalio pripažinimo klausimais. Per šiuos posėdžius paaiškėjo, kad minėtos direktyvos IV skyriuje numatytas leidimas pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius ir V skyriuje numatytas leidimas pradėti eksploatuoti transporto priemones yra suprantami skirtingai.

(2) Yra didelis pavojus, kad nevienodai suprantami reikalavimai pagal nacionalines taisykles valstybėse narėse bus taikomi skirtingai ir taip gamintojams bei geležinkelio įmonėms kils papildomų sunkumų. Be to, bendras šių procesų supratimas būtinas siekiant užtikrinti įvairių rekomendacijų, kurias agentūra parengs vykdydama kelias pagal 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičiančią Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros

pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (Saugos geležinkeliuose direktyvą) ⁽²⁾ ir Direktyvą 2008/57/EB jai pavestas užduotis, nuoseklumą.

(3) Tikrinant, kaip valstybės narės įgyvendina Direktyvos 2008/57/EB nuostatas, prireikus bus atsižvelgiama į šioje rekomendacijoje išdėstytus principus ir išaiškinimus.

(4) Dėl šios priemonės pasitarta su Direktyvos 2008/57/EB 29 straipsnyje nurodytu komitetu,

PRIĖMĖ ŠIĄ REKOMENDACIJĄ:

1. Išduodamos leidimą pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius ir transporto priemones, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad būtų atsižvelgiama į priede išdėstytus principus ir nurodymus.

Visų pirma:

a) turėtų pakakti vieno leidimo pradėti eksploatuoti transporto priemones visame ES geležinkelių tinkle, jeigu laikomasi Direktyvoje 2008/57/EB ir priede nustatytų sąlygų. Turima omenyje, pvz., kad TSS reikalavimus atitinkanti transporto priemonė važiuoja tik TSS reikalavimus atitinkančiu geležinkelių tinklu;

b) leidimų pradėti eksploatuoti transporto priemones išdavimo procedūros yra suderintos ir apima kelis aiškiai apibrėžtus etapus, kurių trukmė kompetentingoms institucijoms aiškiai nustatyta;

⁽¹⁾ OL L 191, 2008 7 18, p. 1.

⁽²⁾ OL L 164, 2004 4 30, p. 44.

- c) taikomos techninės taisyklės, pagal kurias išduodami leidimai pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius arba transporto priemones, turėtų būti pastovios, skaidrios, nediskriminacinės ir kuo labiau suderintos; šios taisyklės turėtų būti TSS arba, jeigu leidžiama pagal Direktyvos 2008/57/EB nuostatas, nacionalinės taisyklės, apie kurias pranešta Komisijai ir kurios pateiktos Komisijos įsteigtoje duomenų bazėje Priėmus TSS, valstybės narės neturėtų priimti jokių nacionalinių taisyklių, susijusių su produktais ar posistemių dalimis, kuriems taikoma ta TSS (išskyrus nurodytus neišspręstus klausimus ir specifinius atvejus, jeigu taip nustatyta TSS, taip pat, kai taikoma, pagal nukrypti leidžiančias nuostatas);
- d) jeigu transporto priemonės neatitinka TSS reikalavimų, turėtų būti kuo labiau laikomasi dvišalio pripažinimo principo, kad nebūtų taikoma nebūtinų reikalavimų ir atliekama nereikalingų patikrų, nebent tai būtina siekiant patikrinti transporto priemonės ir konkretaus tinklo techninį suderinamumą;
- e) leidimo pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius arba transporto priemones išdavimo procesas ir tų posistemių arba transporto priemonių eksploatavimas ir techninė priežiūra yra du aiškiai atskiri procesai, kurie reglamentuojami atskiromis nuostatomis ir kuriuos vykdo skirtingos įstaigos;
- f) techninis tinklo ir transporto priemonių sąsajos suderinamumas yra svarbus siekiant užtikrinti saugą. Nors šios sąsajos saugos aspektą galima įrodyti naudojant pamatinės sistemos arba taikant neabejotino pavojaus prognozę pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 352/2009 ⁽¹⁾, dėl su sąveika susijusių priežasčių būtina, kad techninis suderinamumas būtų įrodomas taisyklėmis pagrįstu metodu (t. y. taikant darbo taisyklių sąvadus pagal Reglamentą (EB) Nr. 352/2009), įskaitant Europos Sąjungos darniąsias taisykles, pvz., technines sąveikos specifikacijas ar darniuosius standartus arba, jeigu šios taisyklės dar neparengtos, remiantis nacionalinėmis taisyklėmis, apie kurias pranešta;
- g) siekiant pradėti eksploatuoti transporto priemonę, saugi integracija turi du aspektus: saugi transporto priemonės susijusių posistemių (tik pirmojo leidimo atveju) integracija ir saugi transporto priemonės ir susijusio tinklo integracija.
- Kai transporto priemonės ir tinklo sąsajai taikomas TSS reikalavimas arba nacionalinė taisyklė, pareiškėjas reikalavimą ar taisyklę laiko darbo taisyklių sąvado dalimi. Tokiu atveju pavojus (-ai), su kuriuo (-ais) susiję reikalavimai nustatyti minėtoje TSS ar nacionalinėje taisyklėje, laikomas (-i) patikrintu (-ais), jeigu įvykdyti TSS arba nacionalinės taisyklės reikalavimai. Vadinasi, jeigu TSS ar nacionalinės taisyklės reikalavimai atitinka esminį saugos reikalavimą (t. y. visus susijusius pavojus), saugi integracija įrodoma įgyvendinant TSS arba nacionalinės taisyklės reikalavimus.
- Jei yra pavojų, su kuriais susiję reikalavimai TSS arba nacionalinėse taisyklėse nenustatyti, vadinasi, TSS arba nacionalinės taisyklės nevisiškai atitinka esminius reikalavimus. Tokiu atveju šis trūkumas turi būti pašalintas pagal Direktyvos 2008/57/EB 7 straipsnį. Į šiuos trūkstamus reikalavimus turėtų būti atsižvelgta būsimose techninių sąveikos specifikacijų redakcijose siekiant palaipsniui užtikrinti, kad visoms sąveikos sąsajoms būtų taikomos techninės sąveikos specifikacijos. Kol kas pavojus valdo pareiškėjas, lygindamas su pamatine sistema arba atlikdamas neabejotino pavojaus analizę pagal Reglamentą (EB) Nr. 352/2009.
- Siekiant užtikrinti sąveiką, transporto priemonės ir tinklo techninis suderinamumas ir saugi jų integracija turi būti įrodoma taikant taisyklėmis pagrįstą būdą. Tuo tikslu TSS turėtų būti išsamiai reglamentuojami abu aspektai.
- h) jeigu į TSS įtraukta transporto priemonių suderinamumo specifikacija, atitiktis minėtos specifikacijos reikalavimams nustatoma taikant EB patikros procedūrą. Tačiau nėra įrodymų, kad siekiant užtikrinti sąveiką kiekvienoje transporto priemonėje turi būti įmontuotas vienos rūšies sukabinimo įtaisas;
- i) jeigu reikia papildomų leidimų, valstybės narės neturėtų ginčyti nacionalinių taisyklių, taikomų neišspręstiems klausimams, nesusijusiems su transporto priemonės ir tinklo techniniu suderinamumu;
- j) pagal Direktyvą 2004/49/EB kiekvienas infrastruktūros valdytojas ir kiekviena geležinkelio įmonė yra atsakingi už jiems priklausančias sistemos dalis. Už saugų savo traukinių eksploatavimą atsakinga tik geležinkelio įmonė. Infrastruktūros valdytojas atsakingas tik už infrastruktūros valdymą, todėl jis neatsako už traukinių eksploatavimą, išskyrus leidimo traukiniui važiuoti suteikimą. Infrastruktūros valdytojas neturi sankcijos davimo funkcijų;
- k) skubių priemonių, kurias valstybės narės gali nuspręsti taikyti po avarių arba riktų, atveju valstybės narės turėtų visų pirma pripažinti, kad geležinkelio įmonės saugos valdymo sistema yra pagrindinis naujų transporto priemonių eksploatavimo pavojų, kurie galėjo būti pastebėti tiriant avarijas arba riktus ar nustatyti pagal vykdomos priežiūros rezultatus, valdymo mechanizmas. NET jei valstybė narė mano, kad skubiai reikia naujos leidimo pradėti eksploatuoti taisyklės, ji turi laikytis taikomuose Europos teisės aktuose nustatytų procedūrų, įskaitant pranešimą apie naujos taisyklės projektą Komisijai pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 98/34/EB ⁽²⁾ arba Direktyvą 2004/49/EB.

⁽¹⁾ OL L 108, 2009 4 29, p. 4.

⁽²⁾ OL L 204, 1998 7 21, p. 37.

2. Ši rekomendacija skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje 2011 m. kovo 29 d.

Komisijos vardu
Siim KALLAS
Pirmininko pavaduotojas

PRIEDAS

TURINYS

	Puslapis
1. Įvadas	6
2. Sąveikos sudedamosios dalys, posistemiai ir transporto priemonės	6
2.1. Sąveikos sudedamosios dalys ir posistemiai	6
2.2. Transporto priemonės	7
3. Gaminant posistemį taikomi reikalavimai	7
3.1. Reikalavimų tipai	7
3.1.1. Esminiai reikalavimai	7
3.1.2. Esminiai Direktyvos 2008/57/EB reikalavimai	7
3.1.3. Techninės sąveikos specifikacijos (TSS)	7
3.1.4. Nacionalinės taisyklės	8
3.1.5. Darnieji standartai	8
3.2. Sąveikos plėtotė	9
4. Patikros siekiant nustatyti, ar gaminant sąveikos sudedamąsias dalis ir posistemius laikytasi taikomų reikalavimų	9
4.1. Sąveikos sudedamųjų dalių atitikties arba tinkamumo naudoti vertinimas	9
4.2. Posistemų patikros procedūra	9
4.2.1. Posistemų EB patikros procedūra	9
4.2.2. Posistemų patikros procedūra, kai taikomos nacionalinės taisyklės	10
4.2.3. Pareiškėjo rengiama deklaracija	10
5. Leidimas pradėti eksploatuoti	10
5.1. Kas yra leidimas pradėti eksploatuoti?	10
5.1.1. Principas	10
5.1.2. Leidimas pradėti eksploatuoti posistemius	11
5.1.3. Leidimas pradėti eksploatuoti transporto priemones	11
5.2. Leidimo pradėti eksploatuoti ir posistemų bei transporto priemonių eksploatavimo ir techninės priežiūros skirtumas	11
5.2.1. Bendrieji principai	11
5.2.2. Eksploatavimo ir techninės priežiūros reikalavimai, kurių atitiktį reikia patikrinti prieš išduodant leidimą pradėti eksploatuoti	12
5.2.3. Saugos valdymo sistemos	13
5.3. Techninis suderinamumas, saugi integracija ir transporto priemonių suderinamumas	13
5.3.1. Techninis suderinamumas	13
5.3.2. Saugi integracija	14
5.3.3. Transporto priemonių suderinamumas	15

	Puslapis
5.4. Leidimų eksploatuoti TSS reikalavimus atitinkančias ir jų neatitinkančias transporto priemones išdavimas	15
5.4.1. Leidimo eksploatuoti TSS reikalavimus atitinkančias transporto priemones išdavimas	15
5.4.2. Leidimo eksploatuoti TSS reikalavimų neatitinkančias transporto priemones išdavimas	16
5.5. Transporto priemonės tipo patvirtinimas	17
5.6. Leidimų išdavimas transeuropiniame tinkle ir ne transeuropiniame tinkle eksploatuojamoms transporto priemonėms	17
5.7. Leidimai eksploatuoti trečiųjų šalių transporto priemones	18
6. Išdavus leidimą vykdomi procesai	18
6.1. Traukinio formavimas	18
6.2. Maršruto suderinamumo nustatymas	18
6.3. Maršruto gavimas (pajėgumo skyrimas)	19
7. Posistemio ar transporto priemonės, kuriems jau suteiktas leidimas, modifikavimas	19
7.1. Taikoma procedūra	19
7.2. Specifinių atvejų, leidžiančių nukrypti nuostatų ir dalinio techninių sąveikos specifikacijų taikymo atnaujinant ir (arba) modernizuojant ryšys	20
8. Vaidmenys ir pareigos	21
8.1. Paraiškos išduoti leidimą pradėti eksploatuoti teikėjas	21
8.2. Geležinkelio įmonė	22
8.3. Infrastruktūros valdytojas	22
8.4. Už priežiūrą atsakingas subjektas	22
8.5. Paskelbtoji įstaiga	22
8.6. Paskirtoji įstaiga	23
8.7. Nacionalinė saugos institucija	23
8.8. Valstybė narė	23
8.9. Vertinimo įstaiga, susijusi su pavojaus vertinimu pagal bendrąją saugos būdą (bendrojo saugos būdo vertinimo įstaiga)	23
9. Registrai	24
9.1. Tinklo nuostatai	24
9.2. Infrastruktūros registras	24
9.3. Europos patvirtintų transporto priemonių tipų registras	24
9.4. Nacionalinis transporto priemonių registras	25
9.5. Informacinis dokumentas	25
9.6. Transporto priemonės valdytojo ženklas	25
10. Diagramos, susijusios su Direktyvoje 2008/57/EB nustatytais leidimo išdavimo procedūromis	25
SANTRUMPŲ SĄRAŠAS	29

1. Įvadas

Direktyva 2008/57/EB siekiama nustatyti sąlygas, kurių privaloma laikytis Bendrijos geležinkelių sistemos sąveikai užtikrinti. Šios sąlygos yra susijusios su šios sistemos dalių projektavimu, konstravimu, pradėjimu eksploatuoti, tobulinimu, atnaujinimu, naudojimu ir technine priežiūra, taip pat su personalo, kuris sistemą eksploatuoja ir vykdo jos techninę priežiūrą, profesine kvalifikacija ir sveikatos bei saugos sąlygomis (1 straipsnis) ⁽¹⁾.

Pagrindiniai Direktyvos 2008/57/EB tikslai – pašalinti geležinkelių transporto plėtrai trukdančias technines kliūtis ir geležinkelių sąveikos srityje užtikrinti tinkamiausią techninio suderinamumo lygį ir taip palengvinti geležinkelio rinkų atvėrimą bei tarptautinių traukinių eismo organizavimą. Siekiant palengvinti geležinkelių transporto priemonių eismą, Direktyvoje 2008/57/EB nustatomos techninės sąveikos specifikacijos (toliau – TSS), kurios yra svarbi priemonė saugiam ir nenutrūkstamam traukinių važiavimui visa ES geležinkelių sistema užtikrinti, ir supaprastinamos leidimų pradėti eksploatuoti transporto priemonės išdavimo procedūros.

Šiuo tikslu į Direktyvą 2008/57/EB įtraukti keli pagrindiniai principai:

1. Turėtų pakakti vieno leidimo pradėti eksploatuoti transporto priemones visame ES geležinkelių tinkle, jeigu laikomasi tam tikrų sąlygų. Turima omenyje, pvz., kad TSS reikalavimus atitinkanti transporto priemonė važiuoja tik TSS reikalavimus atitinkančiu geležinkelių tinklu.
2. Leidimų pradėti eksploatuoti transporto priemones išdavimo procedūros yra suderintos ir apima kelis aiškiai apibrėžtus etapus, kurių trukmė kompetentingoms institucijoms aiškiai nustatyta.
3. Taikomos techninės taisyklės turėtų būti pastovios, skaidrios, nediskriminacinės ir kuo labiau suderintos; šios taisyklės turėtų būti TSS arba, jeigu leidžiama pagal Direktyvos 2008/57/EB nuostatas, nacionalinės taisyklės, apie kurias pranešta Komisijai ir kurios pateiktos Komisijos įsteigtoje duomenų bazėje.
4. Jeigu transporto priemonės neatitinka TSS reikalavimų, turėtų būti kuo labiau laikomasi dvišalio pripažinimo principo, kad nebūtų taikoma nebūtinių reikalavimų ir atliekama nereikalingų patikrų, nebent tai būtina siekiant patikrinti transporto priemonės ir konkretaus tinklo techninį suderinamumą.

Šioje rekomendacijoje siekiama išaiškinti Direktyvoje 2008/57/EB nustatytą leidimų pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius ir transporto priemones išdavimo procedūrą. Todėl turėtų būti nagrinėjami įvairūs su transporto priemonėmis susiję scenarijai: naujos ir patobulintos ir (arba) atnaujintos transporto priemonės, transporto priemonių tipai, TSS reikalavimus atitinkančios transporto priemonės, TSS reikalavimų neatitinkančios transporto priemonės, transporto priemonės, kurioms išduotas leidimas važiuoti transeuropiniu transporto tinklu (TEN-T), transporto priemonės, kurioms išduotas leidimas važiuoti ne transeuropiniu transporto tinklu (TEN-T), transporto priemonės, kurioms išduotas leidimas važiuoti daugiau nei vienos valstybės narės tinklu, taip pat papildomi leidimai. Tuo požiūriu, jeigu aiškiai nenurodyta kitaip, tekste žodis „leidimas“ reiškia „leidimas pradėti eksploatuoti“.

Visos geležinkelių įmonės skirtos rekomendacijos taip pat turėtų būti taikomos infrastruktūros valdytojams, kai jie naudoja infrastruktūros patikros ir techninės priežiūros traukinius.

2. Sąveikos sudedamosios dalys, posistemiai ir transporto priemonės

2.1. Sąveikos sudedamosios dalys ir posistemiai

Kadangi geležinkelių sistema yra plati ir sudėtinga sistema, ji suskirstyta į struktūrinius arba funkcinius posistemius (2 straipsnio e dalis).

II priede apibrėžti šie struktūriniai posistemiai ⁽²⁾: infrastruktūra, energija, kelio kontrolė, valdymas ir signalizavimas, riedmens kontrolė, valdymas ir signalizavimas ir riedmenys. II priede apibrėžti šie funkciniai posistemiai: traukinių eismo organizavimas ir valdymas, techninė priežiūra, telematikos priemonės keleivių ir krovinių vežimo paslaugoms.

Be to, reikia apibrėžti visas nedalomąsias sudedamąsias dalis, sudedamųjų dalių grupes, mazgus, sukomplektuotus blokus, įtrauktus arba ketinamus įtraukti į posistemį, nuo kurių tiesiogiai ar netiesiogiai priklauso geležinkelių sistemos sąveika. Šios sudedamosios dalys vadinamos sąveikos sudedamosiomis dalimis (toliau – SSD) (2 straipsnio f dalis). Joms taikomos atitikties ir tinkamumo naudoti vertinimo procedūros (11 straipsnis). Sąveikos sudedamąsias dalis, atitinkančias direktyvos nuostatas ir turinčias EB atitikties arba tinkamumo naudoti deklaraciją, leidžiama pateikti rinkai ir naudoti posistemyje.

⁽¹⁾ Nuorodos į Direktyvos 2008/57/EB straipsnius visame tekste pateikiamos skliaustuose.

⁽²⁾ Išdėstyti Direktyvos 2008/57/EB II priede (dabar direktyva yra iš dalies keičiama).

Pavyzdžiai: srovės imtuvas yra riedmenų posistemo sąveikos sudedamoji dalis; geležinkelio bėgis yra infrastruktūros posistemo sudedamoji dalis.

Struktūriniais posistemiams taikomas leidimas pradėti eksploatuoti, kurį turi išduoti kompetentinga institucija; direktyvoje nurodyta, kad ši institucija yra valstybės narės įsteigiama nacionalinė saugos institucija (NSI) (Direktyvos 2004/49/EB 16 straipsnis).

2.2. Transporto priemonės

Geležinkelių sistemą taip pat galima suskirstyti į stacionariąsias ir judamąsias sudedamąsias dalis: geležinkelių tinklą (įskaitant geležinkelio linijas, stotis, skirstomąsias stotis ir visų rūšių stacionariąją įrangą, reikalingą saugiam ir nepertraukiamam geležinkelių sistemos eksploatavimui užtikrinti) ir visas šiuo tinklu važiuojančias transporto priemones. Todėl transporto priemonę sudaro riedmenų posistemis ir, kai taikoma, viena ar daugiau kitų posistemų dalių (įskaitant riedmens kontrolės, valdymo ir signalizavimo posistemį) (2 straipsnio c ir d dalys).

Kadangi transporto priemonės yra sudarytos iš posistemų, su posistemiais susijusios Direktyvos 2008/57/EB IV skyriaus nuostatos taikomos atitinkamiems transporto priemonės posistemiams nepažeidžiant kitų V skyriaus nuostatų.

3. Gaminant posistemį taikomi reikalavimai

3.1. Reikalavimų tipai

3.1.1. Esminiai reikalavimai

ES rinkai pateikiamas produktas atitinka taikomose naujojo požiūrio direktyvose ⁽¹⁾ nustatytus esminius reikalavimus (pvz., Žemos įtampos direktyvoje ir t. t.) ir kitose taikomose direktyvose (ar teisės aktuose) nustatytus techninius reikalavimus (pvz., 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais ⁽²⁾). Esminiais reikalavimais nustatomos privalomosios dalys visuomenės interesams apsaugoti. Jie yra privalomi ir rinkai leidžiama pateikti tik šiuos reikalavimus atitinkančius produktus.

Pavyzdys. 2004 m. gruodžio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2004/108/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su elektromagnetiniu suderinamumu, suderinimo, panaikinančioje Direktyvą 89/336/EEB ⁽³⁾, nustatytas apsaugos reikalavimas, kad sukeltami elektromagnetiniai trukdžiai neviršytų tam tikro lygio siekiant užtikrinti, kad radijo ir ryšių įrenginiai ar kiti įrenginiai galėtų veikti pagal paskirtį.

3.1.2. Esminiai Direktyvos 2008/57/EB reikalavimai

Direktyvos 2008/57/EB III priede nustatytas esminių reikalavimų, taikomų siekiant užtikrinti geležinkelių sistemos sąveiką, sąrašas (3 straipsnio 1 dalis). Šie reikalavimai būdingi geležinkelio sektoriui. Geležinkelių sistema, posistemiai, sąveikos sudedamosios dalys ir visos sąsajos atitinka esminius reikalavimus. Atitiktis esminiams reikalavimams yra būtina sąlyga, kad struktūrinį posistemį būtų leidžiama pradėti eksploatuoti (4 straipsnio 1 dalis). Atitiktis esminiams direktyvos reikalavimams netrukdo taikyti kitų ES nuostatų (3 straipsnio 2 dalis).

3.1.3. Techninės sąveikos specifikacijos (TSS)

TSS nustatomos posistemiams taikomos privalomosios specifikacijos, kad posistemiai atitiktų esminius Direktyvos 2008/57/EB reikalavimus ir tikslus, įskaitant tinkamiausio techninio suderinimo lygio siekimą (1 straipsnio 2 dalis). TSS nustatomos ne tik funkcinės ir techninės specifikacijos, kurias turi atitikti posistemis, bet ir posistemų sąsajos.

TSS apibrėžiami svarbiausi sąveikos ir sąveikos sudedamųjų dalių parametrai. Be to, TSS nurodoma, pagal kurias procedūras ⁽⁴⁾ turi būti vertinama sąveikos sudedamųjų dalių atitiktis ir tinkamumas naudoti ir pagal kokią procedūrą atliekama posistemo EB patikra.

Kiekvienoje TSS nurodomas tikslinis posistemis, kurį galima palaipsniui sukurti per priimtą laikotarpį (5 straipsnio 4 dalis). Šiuo tikslu kiekvienos TSS 4 skyriuje nustatomi tikslinio posistemo pagrindiniai parametrai ir sąsajos, o 7 skyriuje apibrėžiamas šio tikslinio posistemo įgyvendinimo procesas, prireikus įskaitant pereinamąjį laikotarpį.

Tam tikrais atvejais TSS pateikiamos aiškos nuorodos į Europos standartus ar jų dalis arba specifikacijas, jeigu tai būtina sąveikai užtikrinti. Šie standartai tampa privalomi nuo TSS taikymo pradžios.

⁽¹⁾ Naujojo požiūrio koncepcija persvarstyta 2008 m. – priimti nauji pagrindiniai atitikties vertinimo, akreditacijos ir rinkos priežiūros teisės aktai.

⁽²⁾ OL L 260, 2008 9 30, p. 13.

⁽³⁾ OL L 390, 2004 12 31, p. 24.

⁽⁴⁾ TSS nurodomi moduliai, taikytini atitinkame Komisijos sprendime.

Igyvendinant Direktyvą 2008/57/EB neturėtų būti sudaromos ekonomiškai nepagrįstos kliūtys išlaikyti ir plėsti kiekvienos valstybės narės turimą geležinkelių tinklą, kuriomis būtų siekiama užtikrinti sąveiką. Šiuo tikslu TSS taip pat atsižvelgiama į kiekvieną geležinkelių sistemos dalį, kuriai reikalingos specialios nuostatos, todėl apibrėžiami „specifiniai atvejai“.

Paprastai specifinis atvejis į TSS įtraukiamas kaip kitokia parametro vertė (pvz., Pirėnų pusiasalio geležinkelio vėžės plotis infrastruktūros TSS). Tam tikromis aplinkybėmis, kai TSS nepateikiamas specifinio atvejo tekstas, joje gali būti pateikta aiški nuoroda į nacionalinę taisyklę. Apie šias taisykles pranešama ir valstybė narė turi paskirti įstaigą, kuri atliks patikros procedūrą (paskirtoji įstaiga) (17 straipsnis).

Jeigu tam tikrų su esminiais reikalavimais susijusių aspektų neįmanoma aiškiai nustatyti TSS (pvz., nėra suderinto sprendimo ar susijusių šalių nuostatos nėra abipusiai pripažįstamos), toje TSS aiškiai nurodoma, kad šie aspektai yra neišspręsti klausimai (5 straipsnio 6 dalis).

3.1.4. Nacionalinės taisyklės

Kol sukuriami tikslinė sistema (5 straipsnio 4 dalis) ir užtikrinama sąveika, esminius reikalavimus valstybės narės įgyvendina taikydamos nacionalines taisykles (17 straipsnio 3 dalis). Nacionalinės taisyklės taikomos, kai:

- dėl įvairių priežasčių TSS nebaigta (pvz., neišspręsti klausimai, pirmasis TSS rinkinys taikomas tik transeuropiniam transporto tinklui, TSS rengiama),
- siekiama užtikrinti suderinamumą su naudojamais įrenginiais – tam tikriems posistemiams tam tikrose valstybėse narėse gali reikėti taikyti nukrypti leidžiančias nuostatas,
- didesnioji eksploatuojamų posistemių dalis pradėta eksploatuoti prieš įsigaliojant sąveikos direktyvoms arba tam tikroms TSS ir todėl neatitinka visų TSS,
- specifiniai atvejai grindžiami nacionalinėmis taisyklėmis, kai TSS nepateikta specifinio atvejo teksto.

Apie šias nacionalines taisykles pranešama Komisijai – ji turi jas vertinti, kad būtų išvengta diskriminacinių taisyklių (17 straipsnio 3 dalis), kuriomis nustatomi nebūtinai reikalavimai ir taikomos nereikalingos patikros. Pradedant eksploatuoti transporto priemones turėtų būti taikomos tik šios nacionalinės taisyklės ir į jas informaciniame dokumente turėtų būti daroma nuoroda (27 straipsnio 3 dalis).

Išvada. Pagal direktyvą ir laikantis joje apibrėžtų skaidrumo ir nediskriminavimo principų daroma išvada, kad išduodant leidimus pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius ir transporto priemones turėtų būti taikomos tik nacionalinės taisyklės, apie kurias pranešta.

Nuo šiol bet kuri nuoroda šioje rekomendacijoje į nacionalines taisykles reiškia „nacionalines taisykles, apie kurias pranešta“.

Priėmus TSS, valstybė narė neturėtų priimti jokių nacionalinių taisyklių, susijusių su produktais ar posistemių dalimis, kuriems taikoma ta TSS (išskyrus nurodytus neišspręstus klausimus ir specifinius atvejus, jeigu taip nustatyta TSS, taip pat, kai taikoma, pagal nukrypti leidžiančias nuostatas).

Nustačius nacionalines taisykles, kuriomis išsamiau apibrėžiamas TSS jau nustatytas parametras, du TSS reikalavimus atitinkantys posistemiai gali tapti nesuderinami. Pvz., pagal nacionalines taisykles transporto priemonei taikant griežtesnius, nei žmonių su judėjimo negalia TSS nustatytieji, reikalavimus, TSS nuostatos atitinkančios transporto priemonės, kurią naudoti jau išduotas leidimas kitoje valstybėje narėje, pakartotinis leidimas gali būti neišduotas. Todėl Komisija pagal 17 straipsnio 3 dalį nagrinės nacionalines taisykles, kad būtų išvengta bet kokios diskriminacijos ar užmaskuotų apribojimų (17 straipsnio 3 dalis).

Be to, laisvo posistemių judėjimo atžvilgiu Direktyvoje 2008/57/EB įtvirtinamas naujasis požiūris: jeigu nesuderintas technines specifikacijas (t. y. taikomas nacionalines taisykles) atitinkantis produktas atitinka esminius reikalavimus, galima išduoti leidimą pradėti jį eksploatuoti neatliekant papildomo tikrinimo (16 straipsnis) ⁽¹⁾.

3.1.5. Darnieji standartai

Siekiant bendrosios rinkos tikslų esminius reikalavimus atitinkančių produktų technines specifikacijas galima nustatyti darniuosiuose standartuose (EN). Kai kuriais atvejais darniuosiuose standartuose, kuriais nustatomi TSS pagrindiniai parametrai, numatoma atitiktis TSS prielaida. Laikantis naujo požiūrio į techninį derinimą ir standartizavimą šie darnieji standartai nėra privalomi, tačiau nuorodos į juos skelbiamos *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ir jie nurodomi TSS taikymo vadove, kad šiuos standartus būtų lengviau taikyti pramonėje.

⁽¹⁾ Nepažeidžiant direktyvos 15 straipsnio 1 dalies ir V skyriaus nuostatų, kurios išsamiau išdėstytos šio dokumento 5 skirsnyje.

3.2. *Sąveikos plėtotė*

Sąveika turi būti užtikrinama palaipsniui.

Iš pradžių, kol dar neparengtos visą geležinkelių sistemą apimančios TSS ir neužtikrinta visų posistemų atitiktis techninėms sąveikos specifikacijoms, geležinkelių sistemos sudedamųjų dalių ir aspektų, kuriems TSS netaikoma, atitiktis Direktyvos 2008/57/EB esminiams reikalavimams užtikrinama taikant nacionalines taisykles, įskaitant tarptautiniais susitarimais pagrįstas taisykles, apie kurias pranešta (17 straipsnio 3 dalis).

Ilgainiui, kai tikslinė sistema bus apibrėžta ir įgyvendinta, šių nacionalinių taisyklių taikyti nebereikės.

Kol bus užtikrinta visiška sąveika, taikomos ir TSS, ir nacionalinės taisyklės. Šiuo pereinamuoju laikotarpiu reikia procedūros, kuri palengvintų transporto priemonių abipusio pripažinimo tvarką. Šiuo tikslu visos valstybės narės taisyklės, taikomos pradedant eksploatuoti transporto priemones, klasifikuojamos ir kryžminė nuoroda į jas daroma informaciniame dokumente (27 straipsnis). Direktyvos 16, 23, 25 ir 27 straipsniuose numatytas abipusis šių nacionalinių taisyklių pripažinimas ir atitiktis šioms taisyklėms tikrinimas.

4. **Patikros siekiant nustatyti, ar gaminant sąveikos sudedamąsias dalis ir posistemius laikytasi taikomų reikalavimų**

4.1. *Sąveikos sudedamųjų dalių atitiktis arba tinkamumo naudoti vertinimas*

TSS apibrėžiamos jų taikymo sričiai priskiriamos sąveikos sudedamosios dalys ir nustatomos tų sąveikos sudedamųjų dalių atitiktis ir (arba) tinkamumo naudoti vertinimo procedūros, kurias turi taikyti gamintojas. TSS gali būti reikalaujama, kad vertinimą atliktų atitikties sertifikata ir tinkamumo naudoti sertifikata išduodanti paskelbtoji įstaiga. Tada gamintojas parengia EB atitikties deklaraciją arba EB tinkamumo naudoti deklaraciją (13 straipsnis ir IV priedas).

Kad sąveikos sudedamąją dalį būtų galima pateikti rinkai, ji turi turėti EB atitikties deklaraciją ir, jeigu numatyta pagal atitikties vertinimo procedūrą, atitinkamą EB sertifikatą. Be to, jeigu TSS reikalaujamas tipo patvirtinimas eksploataciniais bandymais, su sąveikos sudedamąja dalimi pateikiama EB tinkamumo naudoti deklaracija ir EB tinkamumo naudoti sertifikatas. Laikoma, kad sąveikos sudedamoji dalis atitinka esminius Direktyvos 2008/57/EB reikalavimus, jeigu ji turi EB atitikties deklaraciją arba EB tinkamumo naudoti deklaraciją. Jeigu sąveikos sudedamajai daliai taikomi kiti ES teisės aktai, apimantys kitus aspektus, EB deklaracijoje taip pat nurodoma, kad sąveikos sudedamoji dalis atitinka ir esminius tų ES teisės aktų reikalavimus.

4.2. *Posistemų patikros procedūra*⁽¹⁾

4.2.1. Posistemų EB patikros procedūra

Paskelbtoji įstaiga posistemio atitiktį taikomai (-oms) techninei (-ėms) sąveikos specifikacijai (-oms) tikrina remdamasi atitinkamoje TSS ir registruose pateikta informacija (5 straipsnio 3 dalies e punktas ir 18 straipsnio 2 dalis).

Už posistemio EB patikrą atsakinga paskelbtoji įstaiga savo užduotis pradeda vykdyti projektavimo etapu ir vykdo jas visą gamybos laikotarpį iki priėmimo etapo, kai pareiškėjas priima posistemį prieš pradedant jį naudoti. Tos užduotys apima ir sąsają su sistema, kurioje posistemis naudojamas, patikrą. Tačiau, vykdydama patikrą pagal Direktyvos 2008/57/EB nuostatas, paskelbtoji įstaiga tikrina tik atitiktį taikomoje TSS nurodytiems reikalavimams. Kad paskelbtoji įstaiga galėtų atlikti savo užduotį, jai gali reikėti naudotis registrais.

Pvz., jeigu maršrutas atnaujinamas ar patobulinamas, paskelbtoji įstaiga turi įsitikinti, kad parinktos reikiamos TSS pasirinktos. Šiuo atveju TSS turinio nepakanka sąsajoms su gretimais maršrutais patikrinti: pvz., paskelbtoji įstaiga turi žinoti, ar gretimų maršruto kelio vežės plotis ir kontaktinio tinklo įtampa yra tokios pačios⁽²⁾.

Paskelbtosios įstaigos EB patikros procedūrą taiko pagal techninėse sąveikos specifikacijose nurodytus ir tam tikrais atvejais specialiaime Komisijos sprendime nustatytus modulius. Šios įstaigos savo išvadas pateikia parengdamos EB patikros sertifikatą ir sudarydamos techninę bylą.

Jeigu posistemiiui ar jo daliai taip pat taikomos kito ES teisės akto nuostatos, paskelbtoji įstaiga bet koki kitą EB sertifikatą, parengtą remiantis minėtu teisės aktu, lygina su atitinkamos paskelbtosios įstaigos pagal tą teisės aktą išduotu sertifikatu.

⁽¹⁾ Iš dalies pakeistas direktyvos VI priedas.

⁽²⁾ Žr. taip pat šio dokumento 5.3 skirsnį (Saugi integracija ir techninis suderinamumas) ir 9 skirsnį (Registrai).

4.2.2. Posistemių patikros procedūra, kai taikomos nacionalinės taisyklės

Kai taikomos nacionalinės taisyklės, valstybės narės paskirtoji įstaiga taiko procedūrą, panašią į EB patikros procedūrą ir parengia patikros sertifikatą kai taikomos nacionalinės taisyklės ir sudarydama techninę bylą (17 straipsnio 3 dalis). Pareiškėjas savo ruožtu parengia atitikties nacionalinėms taisyklėms deklaraciją.

4.2.3. Pareiškėjo rengiama deklaracija⁽¹⁾

Pareiškėjas atsakingas už posistemių patikros EB deklaracijos, kurioje patvirtinama, kad posistemis atitinka reikiamos (-ų) techninės (-ių) sąveikos specifikacijos (-ų) nuostatas ir, kai taikoma, kituose ES teisės aktuose nustatytus esminius reikalavimus, parengimą.

Kai taikomos nacionalinės taisyklės, pareiškėjas taip pat parengia sudedamųjų dalių, kurioms taikomos nacionalinės taisyklės, atitikties šioms taisyklėms deklaraciją. Tik pateikęs visus įrodymus ir parengęs deklaraciją pareiškėjas nacionalinei saugos institucijai gali pateikti oficialią paraišką išduoti leidimą pradėti eksploatuoti posistemį.

EB sertifikatai ir EB deklaracijos galioja visoje ES. Su nacionalinėmis taisyklėmis susiję sertifikatai ir deklaracijos galioja visoje ES, išskyrus su techniniu suderinamumu ir saugia transporto priemonės ir tinklo integracija susijusias nuostatas, nes pastariesiems aspektams taikomos specialios nuostatos, susijusios su pradėjimu eksploatuoti transporto priemones (išsami informacija pateikta kitame skirsnyje).

Prie EB patikros deklaracijos pareiškėjas prideda paskelbtosios įstaigos sudarytą techninę bylą (nurodytą 4.2.1 skirsnyje).

5. **Leidimas pradėti eksploatuoti**

5.1. *Kas yra leidimas pradėti eksploatuoti?*

5.1.1. Principas

Leidimo pradėti eksploatuoti procedūra pirmą kartą nustatyta Direktyvoje 96/48/EB ir buvo skirta papildyti 3.1.1 skirsnyje nurodytą pateikimo rinkai principą. Nors produktą ar sąveikos sudedamąją dalį rinkai galima pateikti negavus kompetentingos institucijos leidimo iš anksto, ši tvarka negalioja posistemiiui – prieš pradėdant eksploatuoti posistemį būtina gauti kompetentingos institucijos leidimą (15 straipsnis).

Kiekviena valstybė narė išduoda leidimą pradėti naudoti tuos geležinkelių sistemą sudarančius struktūrinius posistemius, kurie yra išdėstyti arba naudojami jos teritorijoje (15 straipsnis). Panašiai direktyvos V skyrius yra susijęs su leidimų pradėti eksploatuoti transporto priemones išdavimu.

Leidimas pradėti eksploatuoti posistemį taikomas visoms geležinkelių sistemos dalims: transeuropinio transporto tinklo ir ne transeuropinio transporto tinklo greitųjų ir paprastųjų geležinkelių linijoms, taip pat posistemiams, sudarantiems tomis linijomis važiuojančias transporto priemones, nepaisant, ar atitinkama TSS parengta.

Atlikdamos atitikties esminiams reikalavimams patikrą, valstybės narės tikrina posistemių techninį suderinamumą su sistema, į kurią jie integruojami, ir ar tie posistemiai saugiai integruoti į geležinkelių sistemą (15 straipsnis).

Techninis suderinamumas ir saugus integravimas yra susiję su visais struktūriniais posistemiais, t. y. ir su integruotais į transporto priemonę, ir su esančiais abiejose transporto priemonės ir atitinkamo tinklo sąsajos pusėse.

Leidimo išdavimas yra procesas, kuris turi būti vykdomas prieš pradėdant eksploatuoti. Remiantis 15 straipsniu, esminių reikalavimų nuolatinio laikymosi priežiūra yra pagal Direktyvą 2004/49/EB atliekamos geležinkelio įmonių ar infrastruktūros valdytojų taikomos saugos valdymo sistemos priežiūros dalis. Nacionalinė saugos institucija, ketinanti atšaukti leidimą pradėti eksploatuoti, taiko Direktyvoje 2004/49/EB nustatytas procedūras (Direktyvos 2008/57/EB 21 straipsnio 9 dalis).

Jeigu nacionalinės saugos institucijos mano, kad transporto priemonė ar posistemis, kurį eksploatuoti leidimas išduotas, nebeatitinka esminių reikalavimų (pvz., techninė priežiūra buvo atliekama netinkamai, projektas parengtas ne pagal reikalavimus ar po leidimo išdavimo paaiškėjo, kad yra būdingas trūkumas), šios institucijos turėtų imtis veiksmų pagal Direktyvą 2004/49/EB ir įsitikinti, ar pavojus yra tinkamai valdomas.

⁽¹⁾ Iš dalies pakeistas direktyvos V priedas.

5.1.2. Leidimas pradėti eksploatuoti posistemius

Leidimas pradėti eksploatuoti taikomas Direktyvos 2008/57/EB II priede ⁽¹⁾ nustatytiems struktūriniais posistemiams (energijos, infrastruktūros, riedmenų, kelio kontrolės, valdymo ir signalizavimo, riedmens kontrolės, valdymo ir signalizavimo), smulkiau apibrėžtiems atitinkamose techninėse sąveikos specifikacijose (15 straipsnis).

5.1.3. Leidimas pradėti eksploatuoti transporto priemones

Direktyvoje 2008/57/EB išdėstytos leidimų pradėti eksploatuoti transporto priemones išdavimo nuostatos (V skyrius). Kadangi transporto priemonę sudaro vienas ar daugiau struktūrinių posistemų, taikomos Direktyvos 2008/57/EB nuostatos dėl leidimo pradėti eksploatuoti posistemius (15 straipsnis) nepažeidžiant kitų nuostatų, susijusių su pradėjimu eksploatuoti transporto priemones (V skyrius).

Valstybės narės išduotas transporto priemonės leidimas galioja visose valstybėse narėse nepažeidžiant kitos valstybės narės sprendimo reikalauti papildomo leidimo (23 straipsnis). TSS neatitinkančių transporto priemonių atveju leidimas galioja tik jį išdavusios valstybės narės geležinkelių tinkle (24 ir 25 straipsniai). Tačiau papildomų leidimų patikros taikymo sritis ribota.

Išdavusi transporto priemonės leidimą valstybė narė pripažįsta, kad projektinė šios transporto priemonės eksploatacinė būklė atitinka esminius direktyvos ir kitų ES teisės aktų reikalavimus, kai transporto priemonę ketinama naudoti tos valstybės narės geležinkelių tinkle.

Transporto priemonės leidime galima nustatyti naudojimo sąlygas ir kitus apribojimus (21 straipsnio 6 dalis). Pvz., elektrinės traukos transporto priemonės leidime turėtų būti nurodyta geležinkelio linijų, kuriomis transporto priemonėi leidžiama važiuoti, kontaktinio tinklo įtampa. Tačiau su maršrutu ⁽²⁾ susiję specifiniai transporto priemonės konstrukcijos ypatybių ir konkrečių maršruto specifinių charakteristikų (pvz., masės apribojimai, elektrifikavimo sistemos, automatinės traukinio saugos sistemos) suderinamumo klausimai turėtų būti sprendžiami taikant geležinkelio įmonės saugos valdymo sistemą, laikantis leidime bei techninėje byloje nustatytų naudojimo sąlygų ir apribojimų ir atsižvelgiant į infrastruktūros registre esančią infrastruktūros valdytojo pateiktą informaciją apie infrastruktūros pobūdį (žr. šio dokumento 6 skirsnį).

Kad nereikėtų atsižvelgti į geografines ypatybes ir transporto priemonėi nereikėtų išduoti kito leidimo, jeigu maršruto charakteristikos pasikeičia (pvz., įrengus elektrifikavimo sistemą ar pakeitus įtampą), visos su leidimu eksploatuoti transporto priemonę susijusios naudojimo sąlygos (papildomos ir griežtesnės, palyginti su sąlygomis, nustatytomis atsižvelgiant į numatytą transporto priemonės taikymo sritį) turėtų būti nurodomos kaip infrastruktūros projektinės techninės charakteristikos (pvz., naudoti tik xx Hz dažnio bėgių grandinėse), o ne kaip geografinės ypatybės.

Pastaba. Leidimo pradėti eksploatuoti ir sertifikavimo, kurį anksčiau taikė nacionalinės geležinkelių bendrovės, principai labai skirtingi. Iš esmės sertifikavimas buvo nacionalinės geležinkelio įmonės atliekamas įsigyjamo produkto pripažinimas, o leidimo išdavimas – teisinis reikalavimas gauti leidimą pradėti eksploatuoti posistemį ar transporto priemonę remiantis nustatytais patikrų, kurias atlieka Vyriausybės ir nacionalinės saugos institucijos paskirtos įstaigos, rinkiniu.

5.2. Leidimo pradėti eksploatuoti ir posistemų bei transporto priemonių eksploatavimo ir techninės priežiūros skirtumas

5.2.1. Bendrieji principai

Siekiant, kad būtų „padedama palaipsniui kurti įrangos ir paslaugų, skirtų Bendrijos geležinkelių sistemai konstruoti, rekonstruoti, modernizuoti ir eksploatuoti, vidaus rinką“ (1 straipsnis), tikslinga leidimo pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius ir (arba) transporto priemones išdavimą atskirti nuo struktūrinių posistemų ir (arba) transporto priemonių eksploatavimo reglamentavimo.

Šis atskyrimas užtikrintų, kad tam tikro tipo transporto priemonės galėtų pradėti eksploatuoti įvairūs gamintojai ar perkančiosios organizacijos, jas naudoti galėtų įvairios geležinkelio įmonės, o jų techninę priežiūrą atlikti įvairūs už priežiūrą atsakingi subjektai, taikydami nevienodą techninės priežiūros tvarką atsižvelgiant į eksploatavimo sąlygas.

Pvz., gamintojas gali pateikti paraišką gauti leidimą valstybės narės geležinkelių tinkle eksploatuoti lokomotyvą ar patvirtinti lokomotyvo tipą, kad lokomotyvus būtų galima parduoti skirtingoms geležinkelių įmonėms ar išperkamosios nuomos bendrovėms ir t. t. ir kad juos eksploatuoti galėtų įvairios geležinkelio įmonės, kurių saugos valdymo sistemose taikoma nevienoda lokomotyvų valdymo ir techninės priežiūros tvarka.

Geležinkelio įmonė gali eksploatuoti leidimą jau turintį lokomotyvą, kurį anksčiau eksploatavo kita geležinkelio įmonė tame pačiame tinkle – naujo leidimo gauti nereikia.

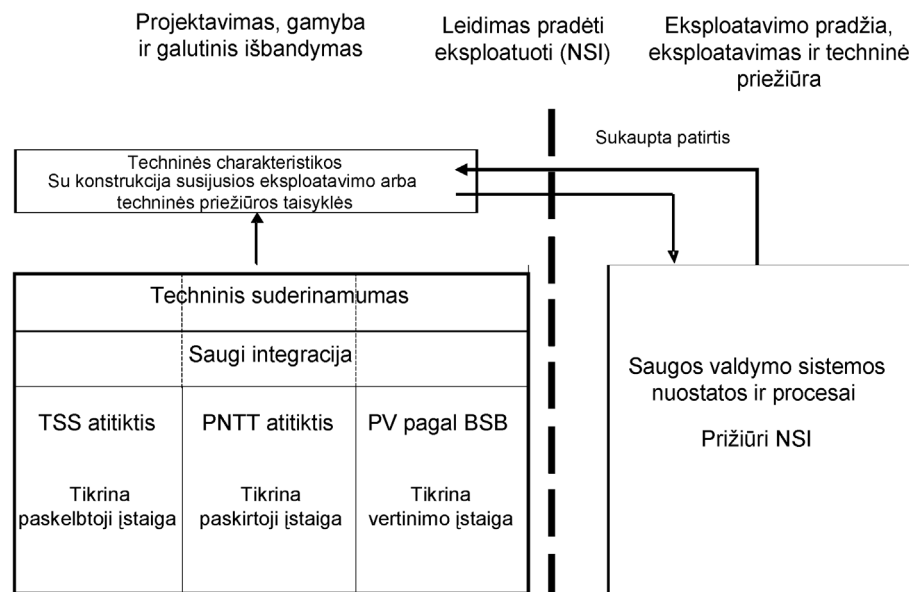
⁽¹⁾ Direktyvos 2008/57/EB II priedą Komisija šiuo metu iš dalies pertvarko.

⁽²⁾ Maršrutas, kuriuo turi važiuoti traukinys.

Siekiant aiškiai nustatyti ribą, Direktyvoje 2008/57/EB nustatytos taisyklės ir leidimo išdavimo procesas, kad būtų užtikrinama transporto priemonės projektinė eksploatacinė būklė. Pradėjus eksploatuoti posistemį turėtų būti užtikrinama, kad jis būtų eksploatuojamas ir jo techninė priežiūra būtų atliekama laikantis jam taikomų esminių reikalavimų. Pagal Direktyvą 2004/49/EB infrastruktūros valdytojas arba geležinkelio įmonė atsako, kad būtų laikomasi jų posistemiams taikomų reikalavimų, nepažeidžiant kitų subjektų įpareigojimų (Direktyvos 2004/49/EB 4 straipsnio 4 dalis). Nacionalinės saugos institucijos, geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojams išduodamos saugos sertifikatus ir suteikdamos įgaliojimus saugos srityje (Direktyvos 2004/49/EB 10, 11 ir 16 straipsniai), gali tikrinti, ar laikomasi tų reikalavimų.

Šios ribos išimtis taikoma eksploatavimo ir techninės priežiūros taisyklėms, žr. 5.2.2 skirsnį.

Apskritai Direktyva 2008/57/EB reglamentuojamos posistemių ir transporto priemonių techninės charakteristikos (daugiausiai projektavimas, gamyba ir galutinis išbandymas) ir leidimo eksploatuoti posistemius ir transporto priemones išdavimo procesas, o Direktyva 2004/49/EB – šiuos posistemius ir transporto priemones eksploatuojančių ir jų techninę priežiūrą atliekančių organizacijų veikla, žr. pateiktą schemą.



Pirmiau pateiktoje schemeje:

- PNTT – pagal 17 straipsnį praneštos nacionalinės techninės taisyklės, taip pat su neišspręstais klausimais susijusios taisyklės, nukrypti leidžiančios nuostatos ir, jei reikia, specifiniai atvejai,
- PV pagal BSB – pavojaus vertinimas taikant bendrąjį saugos būdą; šis vertinimas susijęs su techninio suderinamumo aspektais ir saugia integracija, kurie aktualūs esminiams reikalavimams, tačiau nenumatyti techninėse sąveikos specifikacijose arba nacionalinėse techninėse taisyklėse, apie kurias pranešta,
- su konstrukcija susijusios techninės charakteristikos ir eksploatavimo arba techninės priežiūros taisyklės gali būti gaunamos iš leidimo proceso ir yra techninės bylos dalis,
- sukauptos patirties procesas taikomas pririnkus keisti technines charakteristikas pagal tai, kaip iš tiesų eksploatuojami ir techniškai prižiūrimi posistemiai arba transporto priemonės. Pakeitimų valdymas yra infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių saugos valdymo sistemos dalis, kaip paaiškinta kituose dviejuose skirsniuose.

5.2.2. Eksploatavimo ir techninės priežiūros reikalavimai, kurių atitikmį reikia patikrinti prieš išduodant leidimą pradėti eksploatuoti

Pagal Direktyvos 2008/57/EB 15 straipsnio 2 dalį prieš pradėdant eksploatuoti posistemius valstybė narė tikrina, ar posistemiai atitinka su projektine eksploatacine būkle susijusias eksploatavimo ir techninės priežiūros nuostatas. Vadinas, prieš išduodant leidimą pradėti eksploatuoti privaloma patikrinti, ar bus galima posistemius eksploatuoti ir atlikti jų techninę priežiūrą laikantis atitinkamoje TSS nustatytų eksploatavimo ir techninės priežiūros taisyklių.

Traukinių eismo organizavimo ir valdymo techninės sąveikos specifikacijos taip pat rengiamos ir priimamos pagal Direktyvą 2008/57/EB, tačiau jos taikomos nestrukūriniam posistemiiui, todėl leidimas eksploatuoti šį posistemį nereikalingas. Visos specifikacijos, susijusios su eksploatavimo reikalavimais, kuriuos reikia apibrėžti atsižvelgiant į projektinę eksploatacinę būklę (pvz., stabdymo charakteristikos, varomųjų transporto priemonių garsinio signalo įtaisai), nustatomos struktūrinių posistemių techninėse sąveikos specifikacijose.

Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS (OPE TSS) nustatomi procedūrų ir su jomis susijusios įrangos, leidžiančios įvairiems struktūriniams posistemiams darniai veikti, reikalavimai (II priedas). Ji nėra susijusi su įpareigojimais dėl leidimo, kurį turi gauti pareiškėjas (pvz., gamintojas), siejamo su projektine eksploatacine būkle, bet yra susijusi su suderintomis procedūromis, reikalingomis nuosekliai geležinkelių sistemos atitinkamų dalių veikimui užtikrinti – tas procedūras vykdo infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės, taikydamos saugos valdymo sistemas.

Vienas iš pagrindinių traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS tikslų – paskirstyti eksploataavimo atsakomybę infrastruktūros valdytojams ir geležinkelio įmonėms, nes antraip ją tektų reglamentuoti labai sudėtingu daugiašaliu bendradarbiavimo sutarčių rinkiniu.

Visi reikalavimai, susiję su technine priežiūra ir būtini siekiant įgyvendinti esminius reikalavimus, kad būtų užtikrinta sąveika, įtraukiami į struktūrines technines sąveikos specifikacijas, grindžiamas posistemių techninėmis charakteristikomis. Tuo remiantis pareiškėjas parengia pirminius techninės priežiūros ir eksploataavimo dokumentus, kuriuos reikia įtraukti į atitinkamo posistemių techninę bylą. Techninė byla remiamasi pradiname nuolatinės techninės priežiūros valdymo etape ir joje pateikiami pirmieji eksploataavimo ir techninės priežiūros vadovai. Pradėjus eksploataciją geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas, kartu su subjektu, atsakingu už techninę priežiūrą, privalo reguliariai peržiūrėti techninės priežiūros atlikimo laikotarpius ir iš dalies keisti šią informaciją siekiant užtikrinti, kad ji atitiktų darbo ciklą ir sukaupytą patirtį (Direktyvos 2004/49/EB 4 ir 9 straipsniai). Pabrėžtina, kad pakeitimų valdymas yra infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių saugos valdymo sistemos dalis.

5.2.3. Saugos valdymo sistemos

Vadovaujantis Direktyva 2004/49/EB, infrastruktūros valdytojai ir geležinkelių įmonės, atlikdami savo pareigas ir vykdydami įpareigojimus, diegia saugos valdymo sistemas, kurios atitinka ES ir nacionalinius reikalavimus ir turi bendrų elementų. Transporto priemonių ir (arba) posistemių saugaus eksploataavimo (įskaitant naudojimą ir techninę priežiūrą) užtikrinimo procesas vykdomas taikant geležinkelio įmonės (transporto priemonių) ir infrastruktūros valdytojo (tinklo) saugos valdymo sistemą.

Vienas iš saugos sertifikato ir įgaliojimų saugos srityje tikslų – pateikti įrodymų, kad atitinkamai geležinkelių įmonė ir infrastruktūros valdytojas yra sukūrę savo saugos valdymo sistemą ir kad eksploatuodami atitinkamus posistemių jie gali laikytis TSS nustatytų esminių reikalavimų. Saugos sertifikatai ir įgaliojimai saugos srityje reguliariai persvarstomi, tačiau ši procedūra netaikoma leidimams pradėti eksploatuoti. Leidimas pradėti eksploatuoti galioja neribotą laiką, išskyrus tuo atveju, jeigu įvyksta koks nors esminis pokytis, turintis įtakos projektinei eksploatacinei būklei (techninėms charakteristikoms), pvz., jeigu atliekamas atnaujinimas ar modernizavimas (atsižvelgiant į darbų mastą). Vadinasi, geležinkelio įmonės veikla reglamentuojama pagal Direktyvos 2004/49/EB nuostatas, o transporto priemonės ar posistemių projektinės eksploatacinės būklės pokyčiai reguliuojami taikant leidimų išdavimo procesą pagal Direktyvą 2008/57/EB.

5.3. Techninis suderinamumas, saugi integracija ir transporto priemonių suderinamumas

5.3.1. Techninis suderinamumas

Techninis suderinamumas yra vienas iš esminių reikalavimų, kuriuos turi atitikti geležinkelių sistema, posistemiai ir sąveikos sudedamosios dalys, įskaitant sąsajas (4 straipsnis).

Techninis suderinamumas apibrėžtas Direktyvos 2008/57/EB III priede: Infrastruktūros ir stacionarių įrenginių techninės charakteristikos turi būti suderinamos tarpusavyje ir su geležinkelių sistemoje naudojamų traukinių charakteristikomis. Taip pat apibrėžtas skirtingų struktūrinių posistemių suderinamumas (III priedo 2.2.3, 2.3.2 ir 2.4.3 punktai).

Be to, I priedo 3 skirsnyje techninis suderinamumas laikomas esminiu veiksnium, nuo kurio priklauso paslaugų kokybė, eksploatacinės charakteristikos, sauga ir geležinkelių sistemos sąnaudos.

Traukinį eksploatuojanti geležinkelio įmonė turi žinoti, ar konkretus maršrutas tinkamas jos turimų traukinių eismui, t. y. ar techniniu požiūriu jie yra suderinami.

Todėl į TSS įtraukiami reikalavimai, būtini siekiant užtikrinti posistemių ir jo sąsajų sąveiką ir kad posistemis ir jo sąsajos atitiktų esminius reikalavimus (įskaitant techninį suderinamumą). Vadinasi, jeigu yra parengtos ir taikomos techninės sąveikos specifikacijos, techninio suderinamumo patikra turi būti atliekama remiantis tomis TSS (17 straipsnio 2 dalis).

Jeigu nėra TSS, kurioje būtų nustatytas esminis techninio suderinamumo reikalavimas (pvz., sąsaja su senosiomis signalizacijos ir (arba) traukinio saugos sistemomis, TSS reikalavimų neatitinkanti infrastruktūra, energijos ir valdymo, kontrolės ir signalizacijos posistemiai), taikomos nacionalinės taisyklės.

Vadinasi, kol TSS apibrėžtos ne visos sąsajos su visomis geležinkelių tinklo dalimis, valstybės narės turėtų nustatyti taisykles, kuriose būtų nurodyti bet kokie transporto priemonių techniniam suderinamumui su TSS reikalavimų neatitinkančiomis tinklo dalimis, už kurias tos valstybės narės atsakingos, užtikrinti būtini reikalavimai, papildantys TSS nustatytus reikalavimus. Šiuo atveju kalbama apie, pvz., senuosius reikalavimus traukinio saugos sistemoms, kad transporto priemonės kontrolės, valdymo ir signalizacijos sistemos būtų galima projektuoti, įmontuoti ir patikrinti, ar jos tinkamos priimti senosios sistemos geležinkelio kelio siųstuvų signalus ir tinkamai į juos reaguoti.

Gali būti, kad pereinamuoju laikotarpiu kai kurios valstybės narės dar nebus spėjusios įvykdyti reikalavimo įdiegti visą skaidrių nacionalinių taisyklių, taikomų transporto priemonės ir tinklo sąsajai kai atitinkama TSS neparengta, kurios yra tokios pat išsamios kaip TSS, rinkinį (17 straipsnis). Taip galėtų nutikti todėl, kad šių sąsajų specifikaciją, kuri taip reikalinga siekiant išlaikyti esamus nacionalinės sąveikos lygius, praityje atstojo vidinės nacionalinių geležinkelio bendrovių taisyklės. Šiuo atveju siekiant įrodyti bendrojo saugos būdo pavojui vertinti antruoju ir trečiuoju principais pagrįstą techninį suderinamumą nerekomenduojama taikyti pavojaus vertinimo metodų, nes taip gali atsirasti projektų sąsajos specifikacijų nesuderinamumas ir būti prarasta sąveika.

Išvada. Techninis tinklo ir transporto priemonių sąsajos suderinamumas yra svarbus siekiant užtikrinti saugą. Nors šios sąsajos saugos aspektą galima įrodyti taikant bendrojo saugos būdo pavojui vertinti antrąjį ir trečiąjį principus, dėl su sąveika susijusių priežasčių būtina, kad techninis suderinamumas būtų įrodomas taisyklėmis pagrįstu metodu (pirmasis bendrojo saugos būdo pavojui vertinti principas), įskaitant ES darniąsias taisykles, pvz., technines sąveikos specifikacijas ar darniuosius standartus arba, jeigu šios taisyklės dar nėra parengtos, remiantis nacionalinėmis taisyklėmis, apie kurias pranešta.

5.3.2. Saugi integracija

Išduodamos leidimą pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius valstybės narės tikrina, kad šie posistemiai būtų suprojektuoti, pagaminti ir įmontuoti laikantis esminių reikalavimų, ir visų pirma tikrina, ar šie posistemiai saugiai integruojami į sistemą, kuriai skirti (15 straipsnio 1 dalis). Taip siekiama užtikrinti saugų geležinkelių sistemos eksploatavimą ir su juo susijusių pavojų valdymą.

Paprastai šiuo tikslu turi būti įrodoma:

- pradedant eksploatuoti pavienį posistemį – saugi šio posistemo ir visų kitų posistemų, į kuriuos jis integruojamas, integracija,
- pradedant eksploatuoti transporto priemonę – saugi transporto priemonės susijusių posistemų (tik pirmojo leidimo atveju) integracija ir saugi transporto priemonės ir tinklo integracija.

Tačiau saugios integracijos patikros privalomos ne visomis aplinkybėmis; pvz., transporto priemonių atveju ir esant specialioms sąlygoms, pagal Direktyvos 2008/57/EB V skyrių šie įpareigojimai panaikinti tų transporto priemonių atžvilgiu, kurias eksploatuoti leidimas jau išduotas vienoje valstybėje narėje ir kurios eksploatuojamos kitoje valstybėje narėje.

Saugi integracija yra esminių reikalavimų dalis (15 straipsnio 1 dalis). Todėl šiai integracijai dažniausiai taikomos techninės sąveikos specifikacijos arba nacionalinės taisyklės (17 straipsnis).

Jeigu pareiškėjas saugią integraciją įrodo taikydamas bendrąjį saugos būdą pavojui vertinti, jis turi:

- remtis techninių sąveikos specifikacijų reikalavimais arba nacionalinėmis taisyklėmis taikydamas pirmąjį pavojaus priimtumo principą „praktikos kodekso taikymas“, arba
- jeigu dalyko srityje netaikomos TSS ir nacionalinės taisyklės, pareiškėjas turi atlikti akivaizdaus pavojaus vertinimą ar panašų tyrimą, siekdamas nustatyti trūkstamus reikalavimus (trečiasis ir antrasis pavojaus priimtumo principai taikant bendrąjį saugos būdą pavojui vertinti), ir šis tyrimas turėtų būti prieinamas viešai tuo tikslu, kad nacionalinės saugos institucijos sprendimo priėmimas būtų skaidrus.

Kaip nurodyta bendrajame saugos būde pavojui vertinti, taikant šį būdą saugiai integracijai neturi būti nustatomi reikalavimai, prieštaraujantys techninėse sąveikos specifikacijose nustatytiems. Šis reikalavimas taip pat galioja nacionalinėms taisyklėms. Vadinasi, jeigu yra TSS reikalavimai arba nacionalinės taisyklės, jie yra privalomi. Jeigu nebūtų laikomasi šio reikalavimo, sąveikos niekada nepavyktų užtikrinti.

Išvados:

- tuo atveju, kai transporto priemonės ir tinklo sąsajai taikomas TSS reikalavimas arba nacionalinė taisyklė, pareiškėjas reikalavimą ar taisyklę laiko praktikos kodeksu, o pavojus (-ai), su kuriuo (-iais) susiję reikalavimai nustatyti minėtoje TSS ar nacionalinėje taisyklėje, laikomi patikrintais, jeigu įvykdyti TSS arba nacionalinės taisyklės reikalavimai. Vadinasi, jeigu TSS ar nacionalinės taisyklės reikalavimai atitinka esminį saugos reikalavimą (t. y. visus susijusius pavojus), saugi integracija įrodoma įgyvendinant TSS arba nacionalinės taisyklės reikalavimą,

- jeigu yra pavojų, su kuriais susiję reikalavimai TSS arba nacionalinėse taisyklėse nenustatyti, vadinasi, TSS arba nacionalinės taisyklės nevisiškai atitinka esminius reikalavimus, todėl šis trūkumas turi būti pašalintas pagal 7 straipsnį. Į šiuos trūkstamus reikalavimus turėtų būti atsižvelgta būsimose techninių sąveikos specifikacijų redakcijose siekiant palaipsniui užtikrinti, kad visoms sąveikos sąsajoms būtų taikomos techninės sąveikos specifikacijos. Kol kas pavojus valdo pareiškėjas, lygindamas su pamatine sistema arba atlikdamas neabejotino pavojaus analizę pagal bendrąjį saugos būdą pavojui vertinti,
- siekiant užtikrinti sąveiką, transporto priemonės ir tinklo techninis suderinamumas ir saugi jų integracija turi būti įrodoma taikant taisyklėmis pagrįstą būdą. Tuo tikslu TSS turėtų būti išsamiai reglamentuojami abu aspektai.

Pabrėžtina, kad visi leidimo pradėti eksploatuoti reikalavimai pateikti Direktyvoje 2008/57/EB ir kad būtina laikytis ir Direktyvos 2008/57/EB, ir Direktyvos 2004/49/EB reikalavimų. Vadinasi:

- Jeigu reikalavimai reikalingi tam, kad būtų išlaikytas dabartinis saugos lygis pagal Direktyvą 2004/49/EB ir tie reikalavimai griežtesni, nei TSS nustatyti, siekiant užtikrinti, kad nebūtų ribojamas TSS reikalavimus atitinkančių traukinių judėjimas, šie reikalavimai:
 - turėtų būti nustatomi kaip infrastruktūros ar operacijų reikalavimai (įtrauktini į atitinkamas technines sąveikos specifikacijas kaip tinkamai pagrįstas specifinis atvejis), arba
 - jeigu su transporto priemone susijusi priemonė neišvengiamai būtina, ją reikėtų įtraukti į TSS kaip tinkamai pagrįstą specifinį atvejį.
- Valstybės narės neturėtų remtis Direktyva 2004/49/EB, kad nustatytų papildomus reikalavimus, taikytinus išduodant leidimą pradėti eksploatuoti.

5.3.3. Transporto priemonių suderinamumas

Formuodamos traukinius geležinkelio įmonės turi naudoti transporto priemones, kurios būtų ne tik techniškai suderinamos su tinklu, bet ir pritaikytos sukabinti viena su kita. Kadangi sukabinimo sistemą, taikomą savo transporto priemonių parkui, galima leisti pasirinkti geležinkelio įmonei arba kelios geležinkelio įmonės gali sudaryti susitarimą dėl bendrojo transporto priemonių parko valdymo, nėra įrodymų, kad norint užtikrinti sąveiką arba tinkamą suderinimo lygį, kiekvienoje transporto priemonėje turi būti įmontuotas vienos rūšies sukabinimo įtaisas.

Tačiau sukabintos transporto priemonės turi atitikti saugos reikalavimus, todėl į TSS turėtų būti įtraukti bent funkciniai reikalavimai, susiję su sukabinimo įtaisais, kurių privalu patikrinti taikant EB patikros procedūrą.

Ypatinga padėtis susijusi su vagonais, kurie įprasto vėžės pločio tinkluose naudojami formuojant kelių siuntėjų krovinius gabenančių vagonų sąstatą. Atsižvelgiant į šio transporto priemonių parko dydį būtų galima manyti, kad į TSS reikėtų įtraukti standartinio sukabinimo įtaiso specifikaciją; tačiau kadangi sąveikai tai nebūtina, sukabinimo įtaiso specifikacija neturėtų būti privaloma visiems vagonams, o būtų taikoma tik tiems vagonams, kuriuose įmontuotas šis standartinis sukabinimo įtaisas. Europos geležinkelio agentūra šiuo metu nagrinėja, kur būtų tinkamiausia nustatyti šias specifikacijas: jeigu geležinkelio įmonės yra sudariusios komercinę bendro transporto priemonių naudojimo sutartį (pvz., bendrąsias naudojimo sąlygas), tinkamiausias dokumentas šioms specifikacijoms valdyti būtų pats susitarimas ar neprivalomieji standartai, ar darnieji standartai, ar techninės sąveikos specifikacijos?

Išvada. Jeigu į TSS įtraukta transporto priemonių suderinamumo specifikacija, atitiktis minėtos specifikacijos reikalavimams nustatoma taikant EB patikros procedūrą. Tačiau nėra įrodymų, kad siekiant užtikrinti sąveiką kiekvienoje transporto priemonėje turi būti įmontuotas vienos rūšies sukabinimo įtaisas.

5.4. Leidimų eksploatuoti TSS reikalavimus atitinkančias ir jų neatitinkančias transporto priemones išdavimas

5.4.1. Leidimo eksploatuoti TSS reikalavimus atitinkančias transporto priemones išdavimas

Pirmojo leidimo išdavimo nuostatos pateiktos Direktyvos 2008/57/EB 22 straipsnyje.

Jeigu visų transporto priemonę sudarančių posistemų leidimai išduoti pagal Direktyvos 2008/57/EB IV skyriaus nuostatas, valstybės narės transporto priemonės leidimą išduoda neatlikdamos jokių papildomų patikrų, nes pastarosios jau buvo atliktos taikant posistemų eksploatavimo pradžios procedūrą, įskaitant techninį suderinamumą ir saugią integraciją (15 straipsnis ir 22 straipsnio 2 dalies a punktas). Jeigu transporto priemonę sudarančioms posistemiams leidimas pagal Direktyvos 2008/57/EB IV skyrių nebuvo išduotas, taikomos tolesnės pastraipos.

Transporto priemonių, kurių posistemiai turi visas privalomas EB patikros deklaracijas, atveju nustatomas dviejų tipų techninis suderinamumas: transporto priemonę sudarančių posistemų tarpusavio suderinamumas, ir transporto priemonės ir tinklo suderinamumas (22 straipsnio 2 dalies b punktas).

Panašiai numatyta atlikti atskirą į transporto priemonę integruotų posistemų saugios tarpusavio integracijos patikrą ir transporto priemonės ir tinklo saugios integracijos patikrą.

Paskirtoji įstaiga tikrina atitiktį nacionalinėms taisyklėms, susijusioms su neišspręstais klausimais ir specifiniais atvejais.

Papildomo leidimo išdavimo atveju taikomas Direktyvos 2008/57/EB 23 straipsnis.

Direktyva 2008/57/EB užtikrinamas abipusis skirtingais būdais užtikrinamos atitikties esminiams reikalavimams pripažinimas, kad nereikėtų taikyti naujų patikrų, kurios būtų papildomo leidimo dalis.

Šiuo atveju nacionalinė saugos institucija gali nustatyti papildomus reikalavimus ar reikalauti atlikti papildomą pavojaus analizę (remiantis bendruoju saugos būdu pavojui vertinti) tik tuo atveju, kai jie susiję su:

- transporto priemonės ir tinklo techniniu suderinamumu, įskaitant nacionalines taisykles, taikomas neišspręstų klausimų, būtinų tokiam suderinamumui užtikrinti, atveju ir
- nacionalinėmis taisyklėmis, taikomomis techninės sąveikos specifikacijose tinkamai nustatytiems specifiniams atvejams.

Išvada. Valstybės narės neturėtų ginčyti nacionalinių taisyklių, taikomų neišspręstiems klausimams, nesusijusiems su transporto priemonės ir tinklo techniniu suderinamumu.

Tačiau nereikėtų manyti, kad nacionalinės taisyklės, nesusijusios su transporto priemonės ir tinklo techniniu suderinamumu, savaime laikomos lygiavertėmis ir priskiriamos informaciniame dokumente nustatyta A grupei. Tai reiškia, kad informacinis dokumentas TSS reikalavimus atitinkančių transporto priemonių atveju naudojamas tik neišspręstais klausimais, susijusiais su transporto priemonės ir tinklo suderinamumu, arba specifiniais atvejais. Tik pastaraisiais dviem atvejais (transporto priemonės ir tinklo suderinamumas ir specifiniai atvejai), priėmus direktyvos 27 straipsnyje nurodytą informacinį dokumentą, nacionalinei saugos institucijai neleidžiama ginčyti dvišaliu pripažinimu patvirtintų reikalavimų, pagal Direktyvos 2008/57/EB VII priedą priskiriamų A grupei.

Pavyzdys. Išduodant papildomą leidimą valdymo, kontrolės ir signalizacijos TSS reikalavimus atitinkančioms transporto priemonėms, važiuojančioms valdymo, kontrolės ir signalizacijos TSS reikalavimus atitinkančiomis geležinkelių linijomis (jeigu šioms transporto priemonėms ir geležinkelių linijoms išduotas visiškos atitikties Komisijos sprendime 2010/79/EB⁽¹⁾ nurodytoms specifikacijoms sertifikatas) papildomų patikrų neatliekama

ir

jeigu valdymo, kontrolės ir signalizacijos TSS reikalavimus atitinkančioms transporto priemonėms turi būti išduodamas papildomas leidimas važiuoti valdymo, kontrolės ir signalizacijos TSS reikalavimų neatitinkančiomis geležinkelių linijomis, su valdymu, kontrole ir signalizacija susijusias patikras galima taikyti tik transporto priemonės ir tinklo valdymo, kontrolės ir signalizacijos sistemų techniniam suderinamumui.

5.4.2. Leidimo eksploatuoti TSS reikalavimų neatitinkančias transporto priemones išdavimas

TSS reikalavimų neatitinkančios transporto priemonės – tai visų galiojančių techninių sąveikos specifikacijų neatitinkančios transporto priemonės, įskaitant priemones, kurioms taikomos nukrypti leidžiančios nuostatos, arba kai didelės dalies esminių reikalavimų vienoje ar keliose TSS nenustatyta. Pastaruoju atveju, nors transporto priemonė gali atitikti visas susijusias techninės sąveikos specifikacijas, terminas „neatitinkanti TSS reikalavimų“ vartojamas tik siekiant paprastumo.

Išduodant pirmąjį leidimą taikomas Direktyvos 2008/57/EB 24 straipsnis. Pastarasis procesas labai panašus į TSS reikalavimus atitinkančių transporto priemonių atveju taikomą procesą. Pagrindinis skirtumas yra tai, kad pagal nacionalines taisykles atliekamų patikrų apimtis apibrėžiama atsižvelgiant į informaciniame dokumente pateiktą parametrų sąrašą, o TSS reikalavimus atitinkančių transporto priemonių atitikties nacionalinėms taisyklėms patikros apimtis nustatoma atsižvelgiant į taisykles, būtinas techniniam suderinamumui su tinklu užtikrinti, ir kiekvienoje TSS pateiktą neišspręstų klausimų ir specifinių atvejų sąrašą.

Tačiau dalims, kurioms taikomos techninės sąveikos specifikacijos, taikoma EB patikros procedūra; ji apima pirmesniuose skirsniuose aprašytą techninį suderinamumą ir saugią integraciją.

Papildomo leidimo išdavimo atveju taikomas Direktyvos 2008/57/EB 25 straipsnis.

Šiuo atveju patikrų apimtis yra platesnė ir ne taip apribota, kaip TSS reikalavimus atitinkančių transporto priemonių atveju. Valstybės narės gali taikyti bet kokiais taisyklėmis, reikalingas siekiant laikytis esminių reikalavimų, jeigu jos susijusios su informaciniame dokumente pateiktais parametrais. Tačiau:

- valstybės narės negali ginčyti su tinklu nesusijusių pirmojo leidimo dalių, jeigu pareiškėjui negali įrodyti, kad yra didelis saugos pavojus. TSS reikalavimus atitinkančių transporto priemonių atveju nacionalinės saugos institucijos negali pasinaudoti šia galimybe ir jos negalima taikyti TSS reikalavimų neatitinkančioms transporto priemonėms, jeigu atitinkamam parametrai taikomos taisyklės priskiriamos A grupei.

Kadangi užginčijant neturi būti pažeidžiamas laisvas posistemių judėjimas (16 straipsnis), valstybės narės vykdoma pirmoji posistemių atitikties esminiams reikalavimams patikra atliekama anksčiau, ir antroji nacionalinė saugos institucija papildomas patikras gali taikyti tik tuo atveju, jeigu EB patikros deklaracija netaikoma pirmosioms patikroms,

⁽¹⁾ OL L 37, 2010 2 10, p. 74.

- jos gali prašyti įvertinti pavojų ar atlikti bandymus, kad būtų patikrinta bet kurių darbo įrašų ir suderinamumo su tinklu įrodymų atitiktis nacionalinėms taisyklėms. Tačiau įsigaliojus informaciniam dokumentui tai taikoma tik B ir C grupių taisyklėms.

Daugelyje valstybių narių eksploatuojamoms transporto priemonėms, kurioms leidimas jau išduotas, ir išduodant leidimus naujoms, patobulintoms ir (arba) atnaujintoms transporto priemonėms taikomi skirtingi reikalavimai. Jeigu kitoje valstybėje narėje pateikiama paraiška išduoti papildomą leidimą eksploatuojamai TSS reikalavimų neatitinkančiai transporto priemonei, šiai kitai valstybei narei pagal 25 straipsnį būtų leidžiama tikrinti tik suderinamumą su jos geležinkelių tinklu. Kita valstybė narė į pirmąjį leidimą atsižvelgia net jei jis išduotas taikant senesnę tvarką, išskyrus atvejus, kai yra didelis saugos pavojus. Taip stengiamasi užtikrinti, kad transporto priemonėms, kurių pirmasis leidimas išduotas skirtingose valstybėse narėse, būtų taikomos vienodos sąlygos.

Todėl siekiant aiškumo valstybės narės savo nacionalinėse taisyklėse turėtų suprantamai nurodyti, kurios nuostatos galioja visiems eksploatuojamiems posistemiams, o kurias privaloma taikyti tik naujiems, patobulintiems ir (arba) atnaujintiems posistemiams, kuriems turi būti išduodamas leidimas pradėti eksploatuoti.

5.5. Transporto priemonės tipo patvirtinimas

Direktyvoje 2008/57/EB nustatytos dvi tipo patvirtinimo procedūros:

- atsižvelgiant į atliktą tipo patikrą galima pirmą kartą patvirtinti transporto priemonės tipą (26 straipsnio 1 dalis), nesuteikiant leidimo pradėti eksploatuoti šio tipo transporto priemones (terminas „tipo patvirtinimas“ apima ne vien brėžinių nagrinėjimą kabinetuose, bet ir visus būtinus prototipo bandymus). Jeigu tipas patvirtintas, visi išduodami transporto priemonių leidimai turėtų būti grindžiami atitikties tipui deklaracija ir papildomų patikrų neatliekama (26 straipsnio 3 dalis),

arba

- leidimas pradėti eksploatuoti konkrečią transporto priemonę gali būti išduotas pirmiau – tuo atveju kartu turi būti patvirtinamas ir transporto priemonės tipas (26 straipsnio 2 dalis).

Be to, jeigu išduodamas papildomas leidimas pradėti eksploatuoti transporto priemonę kitoje valstybėje narėje, joje turi būti patvirtinamas ir transporto priemonės tipas, todėl išduodant toje valstybėje narėje kitus leidimus turi būti remiamasi atitikties šiam tipui deklaracija ir papildomų patikrų neatliekama.

5.6. Leidimų išdavimas transeuropiniame tinkle ir ne transeuropiniame tinkle eksploatuojamoms transporto priemonėms

Iki šiol priimtų techninių sąveikos specifikacijų geografinė taikymo sritis yra transeuropinio transporto tinklo geležinkelių tinklas. 2010 m. balandžio 29 d. Komisija agentūrai suteikė įgaliojimus išplėsti techninių sąveikos specifikacijų taikymo sritį.

Kaip nustatyta Direktyvos 2008/57/EB 8 straipsnio 3 dalyje, kol išplėsta techninių sąveikos specifikacijų taikymo sritis apims visą geležinkelių sistemą:

a) leidimai pradėti eksploatuoti

- transporto priemonės ir riedmenų kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemius, kurie bent iš dalies turi būti naudojami tam tikrose tinklo dalyse, kurioms techninės sąveikos specifikacijos kol kas netaikomos, tose tinklo dalyse,
- infrastruktūros, energijos ir geležinkelio kelio kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemius tose tinklo dalyse, kurioms techninės sąveikos specifikacijos kol kas netaikomos,

išduodami pagal Direktyvos 2008/57/EB ⁽¹⁾ 17 straipsnio 3 dalyje nurodytas nacionalines taisykles;

- b) leidimai pradėti eksploatuoti transporto priemones, skirtas retkarčiais naudoti tose tinklo dalyse, kurioms TSS kol kas netaikomos, išduodami pagal 21–27 straipsnių nuostatas ir Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnio 3 dalyje nurodytas nacionalines taisykles.

Vadinasi, kad leidimas galiotų visame valstybės narės geležinkelių tinkle, tikrinant transporto priemonę pirmuoju atveju reikėtų taikyti du taisyklių rinkinius (vienas rinkinys skirtas transeuropiniam transporto tinklui, o kitas – ne transeuropiniam transporto tinklui), nebent valstybė narė nuspręstų kitaip savo nacionalinės teisės aktuose, kuriais Direktyva 2008/57/EB perkeliama į nacionalinę teisę, tačiau tik vienas taisyklių rinkinys naudojamas tuo atveju, kai transporto priemonė retkarčiais naudojama ne transeuropiniame tinkle.

⁽¹⁾ Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/110/EB (OL L 345, 2008 12 23, p. 62) iš dalies pakeista Direktyva 2004/49/EB, kurioje III priedo turinys iš dalies pakeistas taip, kad nuoroda į 8 straipsnį nereikalinga.

5.7. Leidimai eksploatuoti trečiųjų šalių transporto priemonės

Taikomas šis bendrasis principas: prieš pradėdant geležinkelių tinkle eksploatuoti trečiosios šalies transporto priemonę pirmą kartą, leidimą pradėti ją eksploatuoti turi išduoti už šį tinklą atsakinga nacionalinė saugos institucija (21 straipsnio 1 dalis).

Transporto priemonių eismo tarp valstybės narės ir trečiosios šalies, kurios geležinkelių tinklo vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Bendrijos geležinkelių tinklo vėžės pločio ar kuriam taikomos specialios nukrypti leidžiančios nuostatos, atveju galima taikyti tarptautinius susitarimus (21 straipsnio 11 dalis). Paprastai taip yra transporto priemonių eismo tarp Baltijos valstybių ir trečiųjų šalių, kuriose taikomas Rusijos geležinkelių vėžės plotis, atveju.

Padaryta bendrųjų taisyklių išimtis: leidimai pradėti eksploatuoti, išduoti iki 2008 m. liepos 19 d., įskaitant leidimus, išduotus pagal tarptautinius susitarimus, pvz., RIC (*Regolamento Internazionale Carrozze*) ir RIV (*Regolamento Internazionale Veicoli*), galioja pagal tų leidimų išdavimo sąlygas (21 straipsnio 12 dalis).

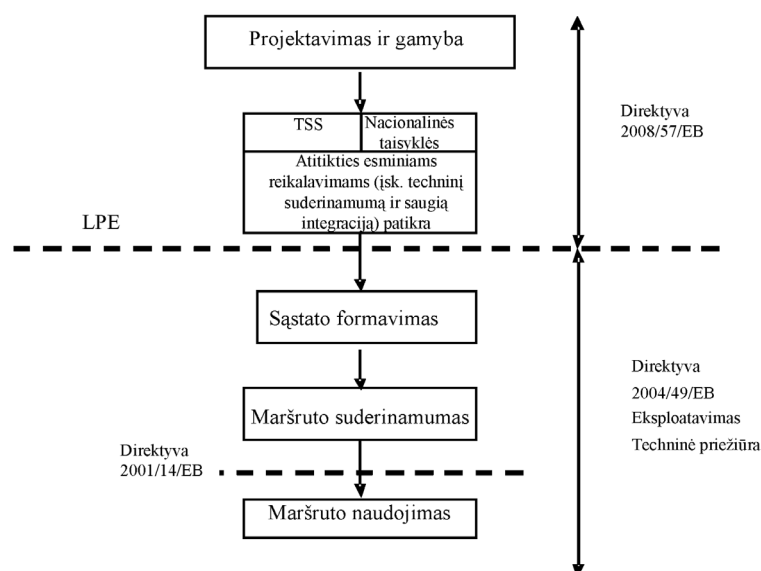
Galiausiai dėl tarptautinių susitarimų primintina, kad tuo atveju, kai ES yra šių susitarimų šalis, jų taisyklės yra privalomos ES ir jos valstybėms narėms. Pvz., kai ES tampa tikrąja COTIF 99 (Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties) nare ir taikys persvarstytą ATMF (Vienodosios tarptautiniam susisiekimui naudojamų geležinkelio priemonių techninio priėmimo taisyklės) priedą, trečiojoje šalyje pagal COTIF nuostatas išduotą leidimą turinčias transporto priemones bus leidžiama eksploatuoti ES geležinkelių tinkle, jeigu kompetentingos institucijos joms leidimą bus išdavusios taikydamos tokius pačius kaip galiojantieji ES ar jiems lygiaverčius reikalavimus ir panašią atitikties vertinimo procedūrą. Persvarstytame ATMF priede nustatomos sąlygos, pagal kurias abi pusės pripažintų ES ir ne ES išduotus leidimus, t. y. numatoma galimybė į ES patekti netaikant papildomo leidimo – taip būtų prekinųjų vagonų atveju, panašiai kaip taikant senąjį RIV tvarką.

6. Išdavus leidimą vykdomi procesai

6.1. Traukinio formavimas

Transporto priemonėms išdavus leidimą geležinkelio įmonės gali jas naudoti formuodamos traukinius.

Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS (4.2.2.5 skirsnis Traukinio sudėtis) nustatyta, kad geležinkelio įmonė apibrėžia traukinių formavimo taisykles ir procedūras bei šio proceso apribojimus (pvz., atvirųjų prekinųjų vagonų pakrovos gabaritą, pavojingų krovinių išdėstymą tam tikroje vietoje, reikiamos traukos ir stabdymo jėgos užtikrinimą). Šių taisyklių laikymąsi užtikrinantis procesas įgyvendinamas geležinkelio įmonės saugos valdymo sistemoje.



6.2. Maršruto suderinamumo nustatymas

Geležinkelio įmonės saugos valdymo sistemoje taikomos traukinio suderinamumo su maršrutu (pvz., didžiausias ilgis, elektros energijos tiekimo sistemos tipas, mažiausi kreivių spinduliai) užtikrinimo procedūros. Geležinkelio įmonės saugos valdymo sistemoje turi būti atsižvelgiama į eksploatuojant traukinį taikomas nuostatas ir (arba) sąlygas; šis eksploatavimas apibrėžtas traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS ⁽¹⁾ ir nacionalinėmis taisyklėmis.

⁽¹⁾ 2006 m. rugpjūčio 11 d. Komisijos sprendimas 2006/920/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos „Traukinių eismo organizavimo ir valdymo“ posisteminės saugos specifikacijos (OL L 359, 2006 12 18, p. 1) ir 2008 m. vasario 1 d. Komisijos sprendimas 2008/231/EB dėl techninės sąveikos specifikacijos, susijusios su patvirtintos transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos, nurodytos Tarybos direktyvos 96/48/EB 6 straipsnio 1 dalyje, eksploatavimo posistemiui ir panaikinant 2002 m. gegužės 30 d. Komisijos sprendimą 2002/734/EB (OL L 84, 2008 3 26, p. 1).

Prieš įsigydamos tinklo prieigos teisę iš infrastruktūros valdytojo, geležinkelio įmonės turėtų žinoti, kokio pobūdžio prieigos teisę siūlo įsigyti infrastruktūros valdytojas. Geležinkelio įmonė turi būti įsitikinusi, kad maršrutas, kurio prieigos teisę ji ketina įsigyti, yra tinkamas transporto priemonių ir traukinių, kuriuos ji ketina naudoti, eismui.

Infrastruktūros registre geležinkelio įmonė turėtų susirasti reikalingą informaciją apie infrastruktūros pobūdį, kad galėtų nustatyti, ar traukinys, kurį ji ketina naudoti, yra suderinamas su konkrečiu maršrutu. Infrastruktūros valdytojas registre turėtų nurodyti kiekvieno sąsajos parametro ribines vertes, kurios užtikrinamos maršrute. Registre taip pat turėtų būti atsižvelgta į atitikties atvejį, kai TSS nustatomos kelios pasirinkimo galimybės arba infrastruktūros valdytojui leidžiama savo nuožiūra taikyti nacionalines taisykles.

Siekdamos užtikrinti saugų savo traukinių eismą geležinkelio įmonės pasikliauja šios informacijos teisingumu.

Infrastruktūros valdytojui jau šiandien galioja įpareigojimas paskelbti informaciją apie infrastruktūros pobūdį (Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB⁽¹⁾ – taikoma geležinkelių tinklo prieigai; Direktyvos 2004/49/EB, 2008/57/EB ir traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS – taikomos eksploatavimui). Kol įsigalios išsamus ir tinkamas naudoti infrastruktūros registras, infrastruktūros valdytojas šią informaciją turėtų skelbti kita forma. Tačiau taip infrastruktūros valdytojui nesuteikiami įgaliojimai geležinkelių įmonės naudojamoms transporto priemonėms ir (arba) traukiniams taikyti kokių nors papildomą leidimą. Jeigu naudodamasi infrastruktūros registru ir transporto priemonės technine byla ir atsižvelgdama į apribojimus, taikomus išduodant leidimą pradėti eksploatuoti transporto priemonę, geležinkelio įmonė nustato, kad maršrutas yra suderinamas su transporto priemonėmis, kurias ji ketina naudoti traukinyje, ji turėtų vadovautis traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS nuostatomis (visų pirma 4.2.2.5 „Traukinio formavimas“, 4.2.2.6 „Traukinio stabdžių sistema“ ir 4.2.2.7 „Traukinio sąsajos parangos užtikrinimas“) ir įvertinti, ar maršrute taikomi kokie nors su traukiniu susiję eksploataciniai apribojimai, pvz., greičio, traukinio ilgio, elektros energijos tiekimo apribojimai).

Geležinkelio įmonei nustatius, kad traukinys suderinamas su maršrutu, ji gali naudoti traukinį tame maršrute.

Svarbu pabrėžti, kad Direktyvoje 2004/49/EB nustatoma ir infrastruktūros valdytojo, ir geležinkelio įmonės atsakomybė už jiems priklausančias sistemos dalis. Už saugų savo traukinių eksploatavimą atsakinga tik geležinkelio įmonė. Infrastruktūros valdytojas atsakingas tik už infrastruktūros valdymą, todėl jis neatsako už traukinių eksploatavimą, išskyrus leidimo traukiniui važiuoti suteikimą.

6.3. Maršruto gavimas (pajėgumo skyrimas)

Direktyvos 2001/14/EB 5 straipsnio 1 dalyje nurodoma, kad „Geležinkelio įmonės turi teisę be jokios diskriminacijos gauti II priede aprašytą minimalų prieigos paketą ir prieigą prie geležinkelių infrastruktūros objektų. II priedo 2 punkte nurodytos paslaugos teikiamos nediskriminuojant, o geležinkelio įmonių prašymai gali būti atmesti tik tuo atveju, jeigu rinkos sąlygomis egzistuoja perspektyvios alternatyvos.“

Todėl geležinkelio įmonės turi prieigos teisę; geležinkelio įmonės infrastruktūros valdytojo neturi prašyti išduoti prieigos leidimą ar patvirtinti prieigą ir infrastruktūros valdytojui neturėtų nustatyti „leidimo transporto priemonei ar traukiniui išdavimo“ ar „priėmimo“ proceso (pvz., tam tikros formos „maršruto patvirtinimo“), kuris būtų prieigos suteikimo tvarkos dalis. Visi su sauga ir techniniu suderinamumu susiję klausimai reglamentuojami sąveikos ir saugos direktyvose – tik nacionalinė saugos institucija turi įgaliojimus išduoti leidimą, o geležinkelio įmonė privalo užtikrinti, kad jos eksploatuojamos transporto priemonės ir traukiniai būtų suderinami su infrastruktūra.

Jeigu vykdamas leidimo išdavimo procesą infrastruktūros valdytojui ar geležinkelio įmonei kyla abejonių, susijusių su leidimo eksploatuoti kitos šalies transporto priemonę ar stacionariąją įrangą išdavimu, infrastruktūros valdytojas ar geležinkelio įmonė į šias abejones turėtų atkreipti kitos šalies dėmesį ir, jeigu į jas neatsižvelgiama, šį klausimą iškelti nacionalinei saugos institucijai, kuri priimdama sprendimą dėl leidimo turėtų į šias pastabas atsižvelgti.

Jeigu infrastruktūros valdytojui ar geležinkelio įmonei kyla abejonių dėl konkrečios transporto priemonės ar stacionariosios įrangos dalies eksploatavimo tam tikroje geležinkelio linijoje, infrastruktūros valdytojas arba geležinkelio įmonė į tai turėtų atkreipti kitos šalies dėmesį, kad būtų priimtas abiem šalims priimtinas sprendimas. Jeigu tokio sprendimo priimti nepavyksta, abi šalys klausimą turėtų pateikti nacionalinei saugos institucijai, kuri sprendimus priima pagal jai suteiktus įgaliojimus.

Nors infrastruktūros valdytojas neturi sankcijos davimo funkcijų, susijusių su transporto priemonės leidimo išdavimu, pagal Direktyvą 2001/14/EB jis yra atsakingas už pajėgumų skyrimą. Traukinio maršruto skyrimas yra geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo veiksmas. Tam tikrais atvejais pajėgumo gali neužtekti visoms geležinkelių įmonių paraiškomis skirti pajėgumo patenkinti. Tuo atveju taikomos Direktyvos 2001/14/EB nuostatos.

7. Posistemo ar transporto priemonės, kuriems jau suteiktas leidimas, modifikavimas

7.1. Taikoma procedūra

Pradedami eksploatuoti, modernizuojami ar atnaujinami posistemiai turi atitikti technines sąveikos specifikacijas, galiojančias atliekant minėtus veiksmus (5 straipsnio 2 dalis). Tačiau tai, kad posistemis buvo modernizuotas arba atnaujintas, savaime nereiškia, kad reikia gauti naują leidimą pradėti eksploatuoti.

⁽¹⁾ OL L 75, 2001 3 15, p. 29.

Pagal Direktyvos 2008/57/EB 20 straipsnį, atsižvelgdama į perkančiosios organizacijos ar gamintojo pateiktą bylą ir techninės sąveikos specifikacijų įgyvendinimo strategiją, valstybė narė sprendžia, ar atsižvelgiant į darbų mastą būtina gauti naują leidimą pradėti eksploatuoti. Jeigu reikalingas naujas leidimas, valstybė narė sprendžia, kokių mastu projektui turi būti taikomos techninės sąveikos specifikacijos. Naujas leidimas pradėti eksploatuoti reikalingas tuo atveju, jeigu dėl numatomų atlikti darbų gali pablogėti atitinkamo posistemo bendrasis saugos lygis (jeigu atliekant darbus būtų gerokai pakeista posistemo projektinė eksploatacinė būklė – techninės charakteristikos, kurioms taikomos techninės sąveikos specifikacijos arba nacionalinės techninės taisyklės). Jeigu projektinė eksploatacinė būklė nepakinta, naujo leidimo gauti nereikia.

Kai taikoma EB patikros procedūra, kadangi modernizuojamas ar atnaujinamas gali būti ne visas posistemis, pareiškėjas gali pateikti paraišką atlikti tarpinę posistemo patikrą, susijusią su modernizuota ir (arba) atnaujinta posistemo dalimi, kad paskelbtoji įstaiga išduotų atitinkamą sertifikatą, o pareiškėjas galėtų parengti atitinkamą deklaraciją (VI priedas⁽¹⁾). Tačiau jeigu reikalingas naujas leidimas pradėti eksploatuoti, išduodant leidimą taip pat privaloma turėti EB sertifikatą ir su patikros procedūra susijusią deklaraciją. Šiuo atveju atitinkamuose sertifikatuose ir deklaracijose pateikiamos tikslios nuorodos į technines sąveikos specifikacijas ar jų dalis, kurių atitiktis nebuvo patikrinta atliekant EB patikros procedūrą.

7.2. *Specifinių atvejų, leidžiančių nukrypti nuostatų ir dalinio techninių sąveikos specifikacijų taikymo atnaujinant ir (arba) modernizuojant ryšys*

Leidžiančių nukrypti nuostatų (9 straipsnis), specifinių atvejų (5 straipsnio 5 dalis) ir dalinio techninių sąveikos specifikacijų taikymo atliekant atnaujinimą ir (arba) modernizavimą (20 straipsnis) svarbos tvarka Direktyvoje 2008/57/EB nenustatyta.

Sprendžiant, ką rinktis – leidžiančias nukrypti nuostatas, kurias bus prašoma taikyti ateityje, ar specifinius atvejus, kurie turėtų būti įtraukti į TSS – rekomenduojama, kad susijusios šalys atsižvelgtų į šiuos principus ir taip mažintų biurokratinę našta:

- nustatyta nuolatinė neatitiktis techninės sąveikos specifikacijų 4 skyriuje nurodytai tikslinei sistemai turėtų būti šalinama taikant specifinius atvejus – taip būtų išvengta daugybės nereikalingų prašymų leisti taikyti nukrypti leidžiančias nuostatas (apie būtinybę numatyti specifinį atvejį valstybės narės turi pareikšti rengiant TSS projektą, kad šiuos specifinius atvejus būtų galima įtraukti į TSS),
- nustatyti laikini arba vietiniai ir (arba) pavieniai neatitikties TSS reikalavimams atvejai turėtų būti šalinami pateikiant prašymus ateityje taikyti nukrypti leidžiančias nuostatas – taip į TSS nereikėtų įtraukti daugelio nereikalingų specifinių atvejų.

Įgyvendinant projektą išvardyta eilės tvarka reikėtų atsakyti į šiuos klausimus:

- a) Ar tikslinę sistemą įmanoma įgyvendinti?
- b) Jeigu ne, ar TSS yra nurodytas specifinis atvejis?
- c) Jeigu ne, ar reikėtų prašyti taikyti nukrypti leidžiančias nuostatas?
- d) Jeigu ne, ir jeigu projektas nėra modernizavimo ir (arba) atnaujinimo projektas, kurią tikslinės sistemos dalį galima taikyti? (Tam tikrais atvejais į TSS įgyvendinimo strategiją galima įtraukti su šiuo klausimu susijusias nuostatas.)

Valstybė narė a ir b atvejais sprendimus gali priimti nesikišant Komisijai ar kitai valstybei narei. Komisija ir kita valstybė narė c ir d atvejais turės prieigą prie informacijos ir tam tikrais atvejais galės imtis veiksmų:

- taikant komitologijos procedūrą (Komisija ir visos valstybės narės),
- arba dalyvaudamos dvišalėse diskusijose (Komisija ir susijusi valstybė narė).

TSS taikyti iš dalies c ir d atvejais nerekomenduojama, kai taikoma infrastruktūrai ir geležinkelio kelio įrangai, nes taip gali būti ilgam sutrukdytas laisvas traukinių judėjimas. Dalinis TSS taikymas riedmenims yra mažiau apsunkinantis, nes turi poveikio tik transporto priemonės valdytojui ir ją naudojančioms geležinkelio įmonėms. Galiausiai informacija, teikiama pagal 20 straipsnio 2 dalį, yra naudinga nustatant būsimus techninių sąveikos specifikacijų patobulinimus ir (arba) persvarstymus ir sąveikos pažangą. Be to, šitaip Komisijai suteikiama galimybė tikrinti, ar tinkamai įgyvendinama Direktyva 2008/57/EB.

Nereikia pamiršti, kad rengiant naujus projektus taip pat gali būti taikomi specifiniai atvejai ir leidžiančios nukrypti nuostatos.

⁽¹⁾ VI priedą Komisija šiuo metu iš dalies keičia.

8. Vaidmenys ir pareigos

Direktyvoje 2008/57/EB apibrėžiami tam tikrų subjektų vaidmenys ir pareigos. Tam tikrais atvejais subjektas gali vykdyti daugiau nei vienerias pareigas. Tam tikrais atvejais subjektai gali sudaryti konkrečių užduočių subrangos sutartis, bet negali nustatyti naujų reikalavimų, vaidmenų ar pareigų. Subrangovui taikomi tie patys apribojimai kaip atsakingiems subjektams ir jis veiklą turi vykdyti kaip tie subjektai. Subrangos sutartis sudarančių subjektų atsakomybė išlieka.

8.1. Paraiškos išduoti leidimą pradėti eksploatuoti teikėjas

„Pareiškėjas“ nėra pavienis subjektas; jis yra šalis, teikianti atitinkamą paraišką. Direktyvoje 2008/57/EB numatyta galimybė, kad pareiškėjai gali teikti šių dalykų paraiškas:

- tarpinės posistemo patikros,
- EB patikros,
- patikros pagal nacionalines taisykles,
- bendrojo saugos būdo vertinimo (Reglamentas (EB) Nr. 352/2009),
- leidimo pradėti eksploatuoti posistemį,
- pirmojo leidimo pradėti eksploatuoti transporto priemonę,
- papildomo leidimo pradėti eksploatuoti transporto priemonę,
- transporto priemonės tipo patvirtinimo.

Paraišką išduoti leidimą pradėti eksploatuoti posistemį teikiantis pareiškėjas:

- pateikia paraišką išduoti leidimą pradėti eksploatuoti posistemį,
- užtikrina, kad būtų atlikta posistemo patikros procedūra ir nacionalinei saugos institucijai pateikia būtinus įrodymus,
- pagal 20 straipsnį gali būti atsakingas už šiuos dalykus:

ketindami atnaujinti ar tobulinti posistemius, perkančioji organizacija arba gamintojas siunčia susijusiai valstybei narei projektą apibūdinančius dokumentus,

- jeigu reikia, kviečiasi su bendruoju saugos būdu pavojui vertinti susijusią vertinimo įstaigą, kad ji parengtų saugos vertinimo ataskaitą.

Paraiškos išduoti leidimą eksploatuoti transporto priemonę teikėjas:

- pateikia paraišką,
- pateikia „bylą“ (23 straipsnis – TSS reikalavimus atitinkančios transporto priemonės) arba „techninę bylą“ (25 straipsnis – TSS reikalavimų neatitinkančios transporto priemonės), jeigu prašoma išduoti papildomą leidimą.

1 pastaba. Jeigu geležinkelio įmonė ar infrastruktūros valdytojas pateikia paraišką išduoti leidimą pradėti eksploatuoti, jie prisiima visus įpareigojimus, taikomus paraiškos išduoti leidimą eksploatuoti teikėjui, tačiau šie įpareigojimai nesusiję su ju, kaip geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojo, veikla. Tai, kad paraiškos teikėjas yra geležinkelio įmonė ar infrastruktūros valdytojas (ar net kita bendrovė), neturi poveikio ju, kaip paraiškos išduoti leidimą pradėti eksploatuoti teikėjo, vaidmeniui ir pareigoms.

2 pastaba. Paraiškos išduoti leidimą pradėti eksploatuoti teikėjas nebūtinai turi būti subjektas, rengiantis EB patikrą ir nacionalinę patikrą. Pvz., gamintojas gali surengti išsamią transporto priemonės patikros procedūrą (pasirinkti ir pakviesti paskelbtąją (-ąsias) įstaigą (-as), parengti EB deklaraciją, pasirūpinti, kad paskelbtoji (-osios) įstaiga (-os) atliktų atitikties nacionalinėms taisyklėms patikrą ir surengti pavojaus vertinimą), o tada transporto priemonės savininkas ar jos valdytojas gali pateikti paraišką išduoti leidimą pradėti eksploatuoti.

8.2. *Geležinkelio įmonė*

Geležinkelio įmonės yra vienas iš subjektų (be gamintojų, valdytojų ir t. t.), kurie gali būti pareiškėjai.

Direktyvos 2008/57/EB 15 straipsnio 3 dalyje daroma nuoroda į Direktyvoje 2004/49/EB nustatytą įpareigojimą, kad geležinkelio įmonės saugos valdymo sistema užtikrintų posistemio ir transporto priemonės atitiktį esminiams reikalavimams. Todėl joje nustatytas įpareigojimas išlaikyti techninį suderinamumą. Siekiant išlaikyti techninį suderinamumą, taikant geležinkelio įmonės saugos valdymo sistemą užtikrinama, kad šios įmonės eksploatuojamos transporto priemonės nuolat atitiktų techninės sąveikos specifikacijų reikalavimus ir nacionalines taisykles, kuriose apibrėžti transporto priemonių techninio suderinamumo su infrastruktūra reikalavimai.

8.3. *Infrastruktūros valdytojas*

Šis skirsnis infrastruktūros valdytojui taikomas tik kaip infrastruktūros valdymą vykdančiam subjektui, o ne kaip infrastruktūros tikrinimo, techninės priežiūros ar remonto darbų traukinius eksploatuojančiam subjektui.

Infrastruktūros valdytojas yra tiesiogiai atsakingas už leidimų išdavimo proceso palengvinimą. Jeigu nacionalinė saugos institucija prašo atlikti papildomus bandymus, 23 straipsnio 6 dalyje nustatyta, kad pasikonsultavęs su pareiškėju, infrastruktūros valdytojas deda visas pastangas siekdamas užtikrinti, kad visi bandymai būtų atlikti per tris mėnesius nuo pareiškėjo prašymo.

Be to, 15 straipsnio 3 dalyje daroma nuoroda į Direktyvoje 2004/49/EB nustatytą įpareigojimą infrastruktūros valdytojams, kad jų saugos valdymo sistemos būtų tinkamos užtikrinti jų posistemų atitiktį esminiams reikalavimams. Kitaip tariant, nustatomas įpareigojimas užtikrinti techninį suderinamumą.

Kad infrastruktūros valdytojas įvykdytų įpareigojimą užtikrinti tinkle eksploatuojamų transporto priemonių techninį suderinamumą (kartu su kitų esminių reikalavimų laikymusi), infrastruktūros valdytojas, taikydamas savo saugos valdymo sistemą, turėtų išlaikyti savo posistemų atitiktį sąveikos techninėms specifikacijoms ir nacionalinėms taisyklėms, kuriose apibrėžiami transporto priemonių ir infrastruktūros techninio suderinamumo reikalavimai. Jeigu geležinkelių tinklas neatitinka techninių sąveikos specifikacijų ar nacionalinių taisyklių, infrastruktūros valdytojas turėtų užtikrinti, kad šis tinklas atitiktų infrastruktūros registre paskelbtų ribinių verčių rinkinį.

Siekdamas išlaikyti techninį suderinamumą – kaip savo saugos valdymo sistemos dalį – infrastruktūros valdytojas geležinkelio įmones turėtų informuoti apie įvairių maršruto dalių infrastruktūros pobūdį ir remdamasis infrastruktūros registro specifikacijomis tuo tikslu aprašyti parametrus. Siekdamas užtikrinti ilgalaikį maršruto dalies suderinamumą su traukiniais, infrastruktūros valdytojas, valdydamas infrastruktūrą ir vykdydamas jos techninę priežiūrą, turėtų užtikrinti infrastruktūros atitiktį paskelbtoms ribinėms vertėms ir geležinkelių įmones informuoti apie visus infrastruktūros pobūdžio pakeitimus.

Infrastruktūros valdytojai taip pat yra vienas iš subjektų (kartu su gamintojais, valdytojais ir t. t.), galinčių būti pareiškėjais.

8.4. *Už priežiūrą atsakingas subjektas*

Direktyvos 2004/49/EB, iš dalies pakeistos Direktyva 2008/110/EB, 14 straipsnio a dalyje nustatoma, kad prieš pradedant eksploatuoti kiekvieną transporto priemonę turi būti paskirtas už jos techninę priežiūrą atsakingas subjektas.

Turint omenyje, kad leidimas pradėti eksploatuoti nesusijęs su transporto priemonės eksploatavimu (jį vykdo geležinkelio įmonė) ar transporto priemonės technine priežiūra (ją atlieka už priežiūrą atsakingas subjektas) ir kad transporto priemonių eksploatavimą (naudojimą) ir jų techninę priežiūrą reglamentuojama Direktyva 2004/49/EB, už transporto priemonės priežiūrą atsakingą subjektą galima paskirti prieš išduodant leidimą eksploatuoti šią priemonę arba jį išdavus, bet visada pirmiau, nei ši transporto priemonė įrašoma į nacionalinį transporto priemonių registrą (laukelis „už priežiūrą atsakingas subjektas“ nacionaliniame transporto priemonių registre yra privalomas) ir anksčiau, nei ji pradedama eksploatuoti ar naudoti geležinkelių tinkle.

Taip pat akivaizdu, kad už priežiūrą atsakingas subjektas visiškai nedalyvauja išduodant leidimą ir nėra kaip nors susijęs su leidimo išdavimo procesu.

8.5. *Paskelbtoji įstaiga*

Paskelbtoji įstaiga tikrina atitiktį techninių sąveikos specifikacijų reikalavimams ir parengia pareiškėjui skirtą EB patikros sertifikatą.

Direktyvos 2008/57/EB 18 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad paskelbtoji įstaiga patikrą atlieka remdamasi atitinkamose TSS, taip pat 34 ir 35 straipsniuose numatytų registrų informacija, ji vykdo ir atitinkamo posistemio sąsają su sistema, į kurią minėtasis posistemis įtraukiamas, patikrą.

Vadinasi, paskelbtoji įstaiga tikrina techninį suderinamumą su kitais posistemiais, ir tai dera su faktu, kad techninis suderinamumas apibrėžiamas techninėse sąveikos specifikacijose. Šios patikros apima tik atitinkamas technines sąveikos specifikacijas.

Kiekviena paskelbtoji įstaiga parengia savo atliktų patikrų technines bylas.

8.6. Paskirtoji įstaiga

Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnyje nurodyta, kad tokiu atveju (kai taikomos nacionalinės taisyklės) valstybės narės paskiria ir institucijas, atsakingas už 18 straipsnyje nurodytos šių techninių taisyklių tikrinimo procedūros eigą (EB patikros deklaracijos rengimo procedūra).

Vadinasi, kai taikomos nacionalinės taisyklės, paskirtoji įstaiga taiko tą pačią procedūrą kaip paskelbtoji įstaiga ir rengia jų atliktos patikros apimtį atitinkančią techninę bylą.

8.7. Nacionalinė saugos institucija

Nacionalinė saugos institucija valstybės narės vardu išduoda leidimą pradėti eksploatuoti.

Nacionalinės saugos institucijos užduotys apibrėžtos Direktyvos 2004/49/EB 16 straipsnyje. Nustatyta, kad pagal sprendimų priėmimo procedūrą nacionalinė saugos institucija sprendimą priima per keturis mėnesius nuo tos dienos, kai buvo pateikta visa reikalinga informacija, nepažeisdama Direktyvos 2008/57/EB 21 straipsnyje nustatyto galutinio termino. Tai reiškia, kad keturių mėnesių laikotarpis taikomas, pvz., gavus prašymą išduoti pirmąjį leidimą pradėti eksploatuoti transporto priemonę.

Kadangi procedūra gali trukti kelis mėnesius, rekomenduojama, kad išduodama tam tikrą leidimą nacionalinė saugos institucija taikytų paraiškos pateikimo dieną galiojusias taisykles ir kad vykdamas tolesnį procesą nebūtų nustatoma naujų taisyklių.

Skubių priemonių, kurias valstybės narės gali nuspręsti taikyti po avarių arba riktų, atveju valstybės narės turėtų visų pirma pripažinti, kad geležinkelio įmonės saugos valdymo sistema yra pagrindinis naujų transporto priemonių eksploatavimo pavojų, kurie galėjo būti pastebėti tiriant avarijas arba riktus ar nustatyti pagal vykdomos priežiūros rezultatus, valdymo mechanizmas.

NET jei valstybė narė mano, kad skubiai reikia naujos leidimo pradėti eksploatuoti taisyklės, ji turi laikytis taikytinuose Europos teisės aktuose nustatytų procedūrų, įskaitant pranešimą apie projektą Komisijai pagal Direktyvą 98/34/EB arba Direktyvą 2004/49/EB. Tokios taisyklės nustatomos, taikomos ir jų vykdymas užtikrinamas atvirai ir be diskriminacijos, dėl šių taisyklių Europos geležinkelių transporto sistemoje neturėtų atsirasti papildomų kliūčių.

Be to, ištyrus 2009 m. birželio mėn. Viaredže įvykusią didelę avariją įsitikinta, kad prieš imdamosi skubių nacionalinių priemonių kompetentingos institucijos turėtų keistis informacija per Europos geležinkelio agentūros sukurtą tinklą arba darbo grupę; tokiu koordinavimo mechanizmu užtikrinama geresnė analizės kokybė ir nešališkumas, taip pat geresnis tinkamų (privalomųjų arba savanoriškųjų, Europos arba nacionalinio lygmens) priemonių pasirinkimas.

8.8. Valstybė narė

Valstybės narės atsakingos už direktyvų perkėlimą į nacionalinę teisę ir užtikrinimą, kad būtų laikomasi jų nuostatų.

Dėl leidimų pradėti eksploatuoti valstybės narės – pagal Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnį – yra atsakingos už esminiams reikalavimams įgyvendinti reikalingų nacionalinių taisyklių sąrašo parengimą ir pateikimą, kai taikomos nukrypti leidžiančios nuostatos, specifinis atvejis (jeigu reikalaujama pagal specifinio atvejo nuostatas), taip pat kai jos susijusios su neišspręstais klausimais ar kai atitinkama TSS neparengta. Valstybė narė taip pat paskiria įstaigas, atsakingas už atitikties nacionalinėms taisyklėms patikrą. Valstybė narė šias taisykles taip pat pateikia infrastruktūros valdytojams, geležinkelio įmonėms ir pareiškėjams, teikiantiems paraiškas išduoti leidimą pradėti eksploatuoti.

Kai atitinkamos techninės sąveikos specifikacijos neparengtos, valstybė narė turėtų remtis nacionalinėmis taisyklėmis, apimančiomis esminius reikalavimus, įskaitant transporto priemonių ir jos geležinkelių tinklo techninio suderinamumo reikalavimus, tas taisykles paskelbti ir užtikrinti, kad jų būtų laikomasi. Siekiant išlaikyti nacionalinę sąveiką ir užtikrinti, kad pareiškėjai nebūtų diskriminuojami, šios taisyklės turėtų būti tokios pat išsamios, kaip techninės sąveikos specifikacijos, o jų reikalavimai visiškai aiškūs (t. y. jose turėtų būti nurodytos atitinkamų parametrų vertės ir atitikties vertinimo metodai).

Valstybė narė taip pat atsakinga už paskelbtųjų įstaigų ir paskirtųjų įstaigų informavimą.

8.9. Vertinimo įstaiga, susijusi su pavojaus vertinimu pagal bendrąjį saugos būdą (bendrojo saugos būdo vertinimo įstaiga)

Bendrojo saugos būdo (BSB) vertinimo įstaiga atlieka saugios integracijos patikrą, kai to reikalaujama pagal Direktyvos 2008/57/EB 15 straipsnio 1 dalį, kaip aprašyta bendrajame saugos būde pavojui vertinti.

Išduodant leidimą pradėti eksploatuoti nacionalinė saugos institucija gali veikti kaip su BSB susijusi vertinimo įstaiga:

- vykdamas posistemio EB patikros procedūrą, kai TSS reikalaujama BSB vertinimo įstaigos įsikišimo (BSB pavojui vertinti 7 straipsnio 3 dalis),
- kaip nustatyta bendrajame saugos būde pavojui vertinti (BSB pavojui vertinti 2 straipsnio 2 dalies b punktas, 5 straipsnio 1 dalies a punktas ir 7 straipsnio 2 dalis).

Tačiau, kai nacionalinė saugos institucija veikia kaip su BSB susijusi vertinimo įstaiga, ši užduotis turėtų būti atskirta funkcinio atžvilgiu ir ją turėtų vykdyti asmenys, nesusiję su paraiškos išduoti leidimą pradėti eksploatuoti pateikimu ar sprendimo tokį leidimą išduoti priėmimu.

9. Registrai

9.1. Tinklo nuostatai

Tinklo nuostatai – tai Direktyvos 2001/14/EB 3 straipsnyje nustatytas reikalavimas; jie yra priemonė prieigos teisėms suteikti, kad infrastruktūros valdytojas galėtų pateikti reikiamą informaciją apie turimos infrastruktūros pobūdį ir kitus dalykus – atsižvelgdama į tą informaciją geležinkelio įmonė gali prašyti leidimo naudotis maršruto pajėgumu. Geležinkelio įmonė turėtų būti susipažinusi su maršruto infrastruktūros pobūdžiu, kad galėtų nustatyti, ar maršrutas yra suderinamas su geležinkelio įmonės naudojamu traukiniu.

Išnagrinėjus infrastruktūros valdytojų pateiktus tinklo nuostatus paaiškėjo, kad nurodyta informacija nesuderinta ir nepakankama, kad ją remiantis būtų galima patikrinti traukinio ir tinklo techninį suderinamumą. Atsižvelgiant į naują Direktyvos 2001/14/EB redakciją ir siekiant išvengti pernelyg sudėtingų užduočių ar pasirūpinti, kad tos pačios užduotys nebūtų atliekamos kelis kartus, turi būti suderinta tinklo nuostatų ir infrastruktūros registro informacija, susijusi su *infrastruktūros pobūdžiu*.

9.2. Infrastruktūros registras

Infrastruktūros registrą numatyta sukurti kaip priemonę, kuria būtų užtikrintas traukinių suderinamumas su maršrutais ir aprašoma naujos, atnaujintos ir modernizuotos infrastruktūros, pradedamos eksploatuoti pagal Direktyvą 2001/16/EB, atitiktis. Jis taikomas tik transeuropiniam transporto tinklui. Infrastruktūros registro turinys turėjo būti aprašytas atitinkamose techninėse sąveikos specifikacijose.

Direktyvos 2008/57/EB 35 straipsnyje šis požiūris patvirtintas, o infrastruktūros registro taikymo sritis išplėsta taip, kad registras taikomas visam geležinkelių tinklui.

Todėl išplėstame infrastruktūros registre turėtų būti pateikiama visa informacija, reikalinga suderinamumą nustatyti darniai ir užtikrinti, kad Direktyvos 2008/57/EB taikymas, susijęs su infrastruktūros pobūdžiu, atitiktų Direktyvą 2001/14/EB.

Todėl, kai infrastruktūros pobūdis pasikeičia taip, kad pakinta traukinių suderinamumas, tinklo aprašymas turėtų būti atnaujinamas atsižvelgiant į specifikacijas, kurias būtina priimti (35 straipsnis).

Kad suderinamumo patikrą būtų galima atlikti veiksmingai, infrastruktūros registro parametrai turėtų būti suderinti su Europos patvirtintų transporto priemonių tipų registro parametrais.

9.3. Europos patvirtintų transporto priemonių tipų registras

Europos patvirtintų transporto priemonių tipų registre turėtų būti pavieniui identifikuoti visi transporto priemonių, kurias leista eksploatuoti Bendrijos geležinkelių tinkle, tipai, kad:

- nacionalinė saugos institucija galėtų supaprastinti leidimų pradėti eksploatuoti transporto priemonės išdavimą patvirtintąjį tipą atitinkančioms transporto priemonėms,
- daugiašalio pripažinimo procesas būtų palengvintas pateikiant papildomos informacijos apie patvirtintų tipų transporto priemonės,
- kiekviena organizacija, ketinanti imtis su geležinkeliais susijusio verslo (geležinkelio įmonė, transporto priemonės savininkas arba valdytojas, išperkamosios nuomos bendrovė ir t. t.) žinotų, kokių tipų transporto priemonės leidžiama pradėti eksploatuoti kiekvienoje valstybėje narėje, o pareiškėjai galėtų būti pakankamai tikri dėl paraiškos išduoti leidimą pradėti eksploatuoti transporto priemonę,
- nacionalinė saugos institucija, tyrimą atliekančios institucijos ir t. t. galėtų gauti informaciją apie bet kokios transporto priemonės, kurią leista pradėti eksploatuoti, pagrindines technines charakteristikas,

- agentūra galėtų gauti informaciją apie visus skirtingose valstybėse narėse patvirtintus tipus, atskiriant informaciją apie TSS reikalavimus atitinkančias ir jų neatitinkančias transporto priemones, ir
- kiekviena organizacija, ketinanti imtis su geležinkeliais susijusio verslo, galėtų susidaryti bendrą nuomonę apie tai, kokių tipų transporto priemonės galėtų būti suderinamos su konkrečiu geležinkelių tinklu. Šis registras neturėtų būti naudojamas kaip galutinė traukinio techninio suderinamumo su tinklu arba maršrutu patikros priemonė. Šios nuostatos turi būti laikomasi todėl, kad traukinys gali būti su maršrutu nesuderinamas net jeigu visos traukinį sudarančios transporto priemonės suderinamos su tuo maršrutu. Traukinio suderinamumas su maršrutu apibrėžiamas traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS nuostatomis (žr. šio dokumento 5 skirsnį),
- būtų žinomi su transporto priemonės tipu susiję apribojimai.

9.4. Nacionalinis transporto priemonių registras

Nacionalinis transporto priemonių registras naudojamas siekiant identifikuoti visas transporto priemones, kurias naudoti išduotas leidimas, taip pat šiais tikslais:

- registruoti išduotus transporto priemonių leidimus ir identifikavimo numerius,
- visoje Europoje ieškoti svarbios trumpos informacijos apie transporto priemonę,
- užtikrinti galimybę susisiekti su savininku ir valdytoju, ir
- identifikuoti už kiekvienos eksploatuojamos transporto priemonės priežiūrą atsakingą subjektą.

9.5. Informacinis dokumentas

Direktyvos 2008/57/EB 27 straipsnyje nustatytas reikalavimas priimti su nacionalinėmis taisyklėmis, kurias valstybės narės taiko pradedamoms eksploatuoti transporto priemonėms, susijusį informacinį dokumentą. Jis naudojamas:

- apibrėžti, kokius parametrus tikrinti išduodant leidimą eksploatuoti transporto priemonę; šie parametrai turėtų būti tokie patys, kokius privaloma apibrėžti TSS, ir
- registruoti nacionalinių taisyklių, taikomų išduodant leidimą eksploatuoti transporto priemonę, lygiavertiškumą ir ją klasifikuoti, kad būtų lengviau taikyti abipusio pripažinimo principą.

Informacinis dokumentas bus naudojamas išduodant visus leidimus eksploatuoti transporto priemones, kurioms taikomos Direktyvos 2008/57/EB nuostatos, ir kai privaloma užtikrinti atitiktį nacionalinėms taisyklėms. Jis susijęs su transeuropinio transporto tinklo geležinkelių linijomis ir jam nepriskiriamomis geležinkelių linijomis. Jei transporto priemonės atitinka TSS, remiantis informaciniu dokumentu galima patikrinti techninių suderinamumą su tinklu, nustatyti atitiktį nacionalinėms taisyklėms, susijusioms su specifiniais atvejais, ir išspręsti neišspręstus klausimus, susijusius su transporto priemonės techniniu suderinamumu su tinklu. Jei transporto priemonės neatitinka TSS reikalavimų, remiantis informaciniu dokumentu galima palyginti nacionalines taisykles, susijusias su parametrais, kuriuos nacionalinė saugos institucija tikrina išduodama leidimą, sąrašą, išskyrus į TSS įtrauktus aspektus, jeigu jų yra.

9.6. Transporto priemonės valdytojo ženklas

Atnaujintas registras reguliariai skelbiamas agentūros interneto svetainėje (dabar jis skelbiamas pirmąjį kiekvieno mėnesio trečiadienį).

Transporto priemonės valdytojo ženklas yra iš 2–5 raidžių sudarytas kodas, kuriuo ženklinamos visos transporto priemonės.

Transporto priemonės valdytojo ženklas yra visas transporto priemonės valdytojo pavadinimas ar jo santrumpa, jeigu įmanoma, pateikta atpažįstamai.

Transporto priemonės valdytojo ženklas yra unikalus visose šalyse, kuriose taikoma traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS, taip pat šalyse, pasirašiusiose susitarimą, pagal kurį turi taikyti transporto priemonių numerių ir transporto priemonių valdytojų ženklų sistemą, kaip aprašyta traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS.

Tinkle transporto priemonės valdytojo ženklą galima naudoti tik po to, kai jį paskelbia centrinė įstaiga (Europos geležinkelio agentūra ar Tarpyvyriausybė tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais organizacija OTIF).

10. Diagramos, susijusios su Direktyvoje 2008/57/EB nustatytais leidimo išdavimo procedūromis

Išduodant leidimą pradėti eksploatuoti (toliau – LPE) posistemius ir transporto priemones taikomos procedūros paaiškintos pateiktose diagramose.

Pastaba. Nepaisant akivaizdaus procedūrų sudėtingumo pabrėžtina, kad vienu metu tas pats subjektas gali imtis kelių veiksmų. Be to, vykdant pirmojo leidimo išdavimo procedūrą, tai pačiai transporto priemonei gali būti vykdomos ir kitos leidimo išdavimo procedūros.

1 pav.

LPE stacionariusius posistemių pagal 15 str.

ENERGIJA	PAREIŠKĖ-JAS EB deklaracija	Paskelbtoji įstaiga EB sertifikatas	PAREIŠKĖJAS Deklaracija kai taikomos nacionalinės taisyklės (NT)	Paskirtoji įstaiga (1) Sertifikatas, kai taikomos NT	Su BSB susijęs vertintojas Ataskaita	PAREIŠKĖJAS Deklaracija kai taikomos NT	Paskirtoji įstaiga(1) Sertifikatas kai taikomos NT	NSI
	Kitos direktyvos Atitiktis TSS		Atitiktis NT					LPE
INFRASTRUKTŪRA	PAREIŠKĖ-JAS EB deklaracija	Paskelbtoji įstaiga EB sertifikatas	PAREIŠKĖJAS Deklaracija kai taikomos NT	Paskirtoji įstaiga(1) Sertifikatas kai taikomos NT	Saugų posistemių tarpusavio integracija (2)		Techninis posistemių suderinamumas (2)	NSI
	Kitos direktyvos Atitiktis TSS		Atitiktis NT					LPE
TS CCS	PAREIŠKĖ-JAS EB deklaracija	Paskelbtoji įstaiga EB sertifikatas	PAREIŠKĖJAS Deklaracija, jeigu taikomos NT	Paskirtoji įstaiga(1) Sertifikatas, jeigu taikomos NT				NSI
	Kitos direktyvos Atitiktis TSS		Atitiktis NT					LPE



LPE – leidimas pradėti eksploatuoti

- (1) Rengiant diagramą paskirtosios įstaigos užduotys išskirstytos, bet jas gali atlikti ta pati paskirtoji įstaiga. Bet kuriuo atveju kiekvienam posistemiiui turi būti rengiamas tik vienas sertifikatas kai taikomos nacionalinės taisyklės.
- (2) Šios patikros jau galėjo būti atliktos taikant EB patikros procedūrą, jeigu jos numatytos TSS. Be to, visas šias patikras galima atlikti vienu etapu.

2 pav.

1 -asis LPE TSS atitinkančias transporto priemones pagal 22 str. 2 dalies a punktą

GR VKS	<table><tr><td>PAREIŠKĖ-JAS</td><td>Paskelbtoji įstaiga</td><td>PAREIŠKĖ-JAS</td><td>Paskirtoji įstaiga(1)</td><td>PAREIŠKĖ-JAS</td><td>Paskirtoji įstaiga(1)</td><td>Su BSB susijęs vertintojas</td><td>PAREIŠKĖ-JAS</td><td>Paskirtoji įstaiga(1)</td></tr><tr><td>EB deklaracija</td><td>EB sertifikatas</td><td>Deklaracija kai taikomos NT</td><td>Sertifikatas kai taikomos NT</td><td>Deklaracija kai taikomos NT</td><td>Sertifikatas kai taikomos NT</td><td>Ataskaita</td><td>Deklaracija kai taikomos NT</td><td>Sertifikatas kai taikomos NT</td></tr><tr><td colspan="2">Kitos direktyvos Atitiktis TSS</td><td colspan="2">Atitiktis NT</td><td colspan="2" rowspan="2">Techninis susijusių posistemių suderinamumas (2)</td><td rowspan="2">Saugų susijusių posistemių integracija (2)</td><td colspan="2" rowspan="2">Techninis transporto priemonės ir tinko suderinamumas (2)</td></tr></table>								PAREIŠKĖ-JAS	Paskelbtoji įstaiga	PAREIŠKĖ-JAS	Paskirtoji įstaiga(1)	PAREIŠKĖ-JAS	Paskirtoji įstaiga(1)	Su BSB susijęs vertintojas	PAREIŠKĖ-JAS	Paskirtoji įstaiga(1)	EB deklaracija	EB sertifikatas	Deklaracija kai taikomos NT	Sertifikatas kai taikomos NT	Deklaracija kai taikomos NT	Sertifikatas kai taikomos NT	Ataskaita	Deklaracija kai taikomos NT	Sertifikatas kai taikomos NT	Kitos direktyvos Atitiktis TSS		Atitiktis NT		Techninis susijusių posistemių suderinamumas (2)		Saugų susijusių posistemių integracija (2)	Techninis transporto priemonės ir tinko suderinamumas (2)		NSI LPE
	PAREIŠKĖ-JAS	Paskelbtoji įstaiga	PAREIŠKĖ-JAS	Paskirtoji įstaiga(1)	PAREIŠKĖ-JAS	Paskirtoji įstaiga(1)	Su BSB susijęs vertintojas	PAREIŠKĖ-JAS	Paskirtoji įstaiga(1)																											
	EB deklaracija	EB sertifikatas	Deklaracija kai taikomos NT	Sertifikatas kai taikomos NT	Deklaracija kai taikomos NT	Sertifikatas kai taikomos NT	Ataskaita	Deklaracija kai taikomos NT	Sertifikatas kai taikomos NT																											
Kitos direktyvos Atitiktis TSS		Atitiktis NT		Techninis susijusių posistemių suderinamumas (2)		Saugų susijusių posistemių integracija (2)	Techninis transporto priemonės ir tinko suderinamumas (2)																													
RST	<table><tr><td>PAREIŠKĖ-JAS</td><td>Paskelbtoji įstaiga</td><td>PAREIŠKĖ-JAS</td><td>Paskirtoji įstaiga (1)</td><td colspan="2" rowspan="2">Techninis susijusių posistemių suderinamumas (2)</td><td rowspan="2">Saugų susijusių posistemių integracija (2)</td><td colspan="2" rowspan="2">Techninis transporto priemonės ir tinko suderinamumas (2)</td></tr><tr><td>EB deklaracija</td><td>EB sertifikatas</td><td>Deklaracija kai taikomos NT</td><td>Sertifikatas kai taikomos NT</td></tr><tr><td colspan="2">Kitos direktyvos Atitiktis TSS</td><td colspan="2">Atitiktis NT</td><td colspan="6"></td></tr></table>								PAREIŠKĖ-JAS	Paskelbtoji įstaiga	PAREIŠKĖ-JAS	Paskirtoji įstaiga (1)	Techninis susijusių posistemių suderinamumas (2)		Saugų susijusių posistemių integracija (2)	Techninis transporto priemonės ir tinko suderinamumas (2)		EB deklaracija	EB sertifikatas	Deklaracija kai taikomos NT	Sertifikatas kai taikomos NT	Kitos direktyvos Atitiktis TSS		Atitiktis NT								NSI LPE				
	PAREIŠKĖ-JAS	Paskelbtoji įstaiga	PAREIŠKĖ-JAS	Paskirtoji įstaiga (1)	Techninis susijusių posistemių suderinamumas (2)		Saugų susijusių posistemių integracija (2)	Techninis transporto priemonės ir tinko suderinamumas (2)																												
EB deklaracija	EB sertifikatas	Deklaracija kai taikomos NT	Sertifikatas kai taikomos NT																																	
Kitos direktyvos Atitiktis TSS		Atitiktis NT																																		
Tinklas																																				



LPE transporto priemonei taikomas be papildomų patikrų

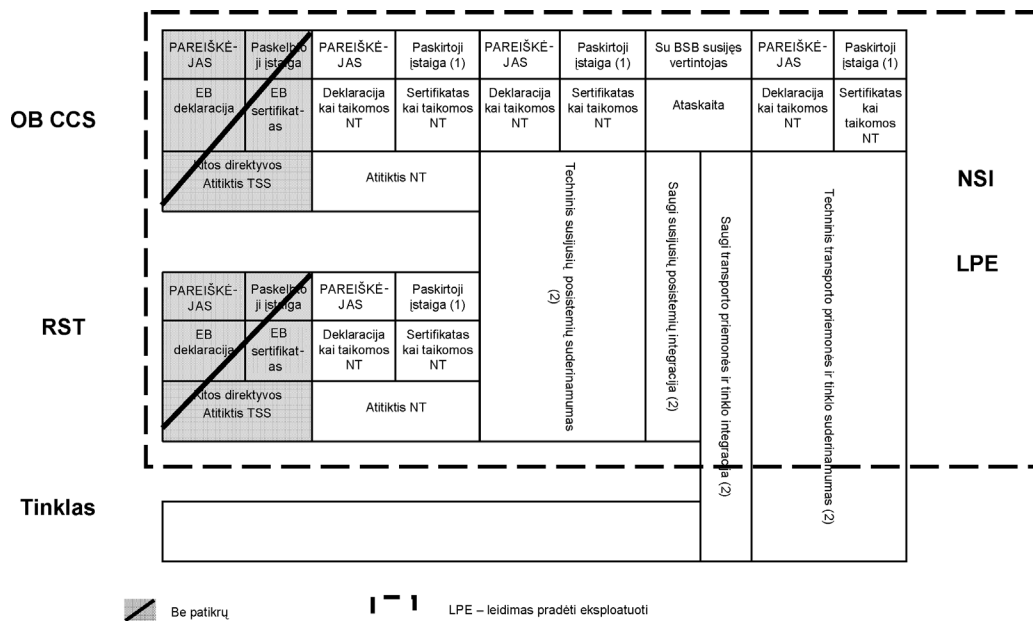


LPE – leidimas pradėti eksploatuoti

- (1) Rengiant diagramą paskirtosios įstaigos užduotys išskirstytos, bet jas gali atlikti ta pati paskirtoji įstaiga. Bet kuriuo atveju kiekvienam posistemiiui turi būti rengiamas tik vienas sertifikatas kai taikomos nacionalinės taisyklės.
- (2) Šios patikros jau galėjo būti atliktos taikant EB patikros procedūrą, jeigu jos numatytos TSS. Be to, visas šias patikras galima atlikti vienu etapu.

3 pav.

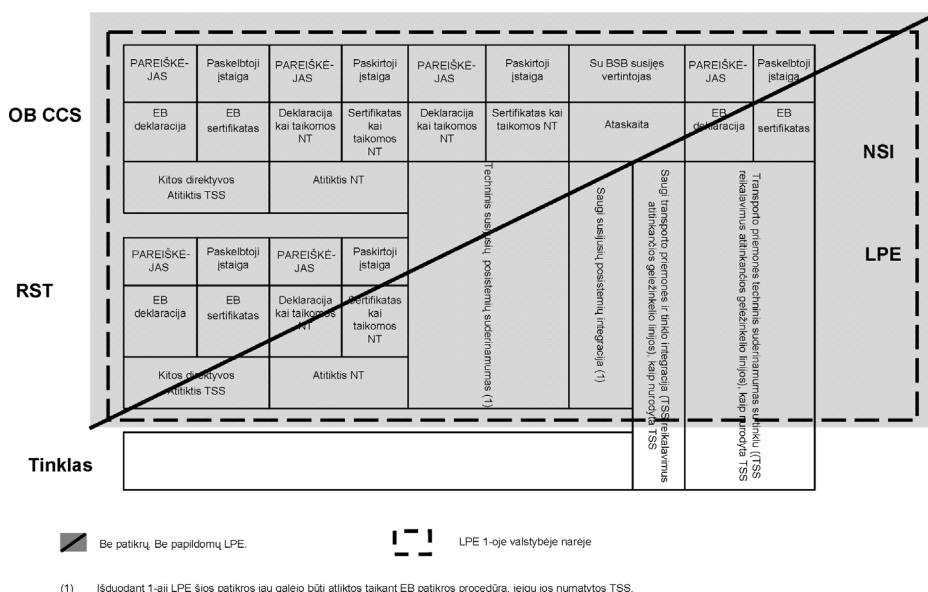
1 -asis LPE TSS atitinkančias transporto priemones pagal 22 str. 2 dalies b punktą



- (1) Rengiant diagramą paskirtosios įstaigos užduotys išskirstytos, bet jas gali atlikti ta pati paskirtoji įstaiga. Bet kuriuo atveju kiekvienam posistemui turi būti rengiamas tik vienas sertifikatas kai taikomos nacionalinės taisyklės.
- (2) Šios patikros jau galėjo būti atliktos taikant EB patikros procedūrą, jeigu jos numatytos TSS. Be to, visas šias patikras galima atlikti vienu etapu.

4 pav.

Papildomas LPE TSS atitinkančias „visur važiuojančias“ transporto priemones pagal 23 str. 1 dalį



- (1) Išduodant 1-ąją LPE šios patikros jau galėjo būti atliktos taikant EB patikros procedūrą, jeigu jos numatytos TSS.

5 pav.

Papildomas LPE TSS atitinkančias transporto priemones pagal 23 str.

OB CCS	PAREIŠKĖ-JAS	Paskelbtoji įstaiga	PAREIŠKĖ-JAS	Paskirtoji įstaiga	PAREIŠKĖ-JAS	Paskirtoji įstaiga	Su BSB susijęs vertintojas	PAREIŠKĖ-JAS	Paskirtoji įstaiga	NSI
	EB deklaracija	EB sertifikatas	Deklaracija kai taikomos NT	Sertifikatas kai taikomos NT	Deklaracija kai taikomos NT	Sertifikatas kai taikomos NT	Ataskaita	Deklaracija kai taikomos NT	Sertifikatas kai taikomos NT	
RST	Kitos direktyvos Atitiktis TSS		Atitiktis NT		Techninis susijusių posistemų suderinamumas (1)		Saugi susijusių posistemų integracija	Su transporto priemonės ir tinklo techniniu suderinamumu susijusios išskirtos sąlygos, įskaitant specifinius atvejus ir neįsipareigojimus (1)		LPE
	PAREIŠKĖ-JAS	Paskelbtoji įstaiga	PAREIŠKĖ-JAS	Paskirtoji įstaiga						
Tinklas	EB deklaracija	EB sertifikatas	Deklaracija kai taikomos NT	Sertifikatas kai taikomos NT	Techninis susijusių posistemų suderinamumas		Saugi susijusių posistemų integracija	Su transporto priemonės ir tinklo techniniu suderinamumu susijusios išskirtos sąlygos, įskaitant specifinius atvejus ir neįsipareigojimus (1)		NSI
	Kitos direktyvos Atitiktis TSS	Atitiktis NT								

Be patikrų



LPE – leidimas pradėti eksploatuoti

(1) Tik jei prašo kita NSI. Galima remtis tik B ir C taisyklėmis.

6 pav.

1-asis LPE TSS neatitinkančias transporto priemones pagal 24 str.

OB CCS	PAREIŠKĖ-JAS	Paskelbtoji įstaiga	PAREIŠKĖ-JAS	Paskirtoji įstaiga (1)	PAREIŠKĖ-JAS	Paskirtoji įstaiga (1)	Su BSB susijęs vertintojas	PAREIŠKĖ-JAS	Paskirtoji įstaiga (1)	NSI
	EB deklaracija	EB sertifikatas	Deklaracija kai taikomos NT	Sertifikatas kai taikomos NT	Deklaracija kai taikomos NT	Sertifikatas kai taikomos NT	Ataskaita	Deklaracija kai taikomos NT	Sertifikatas kai taikomos NT	
RST	Kitos direktyvos Atitiktis TSS		Atitiktis NT		Techninis susijusių posistemų suderinamumas (2)		Saugi susijusių posistemų integracija (2)	Saugi transporto priemonės ir tinklo integracija (2)		LPE
	PAREIŠKĖ-JAS	Paskelbtoji įstaiga	PAREIŠKĖ-JAS	Paskirtoji įstaiga (1)						
Tinklas	EB deklaracija	EB sertifikatas	Deklaracija kai taikomos NT	Sertifikatas kai taikomos NT	Techninis susijusių posistemų suderinamumas		Saugi susijusių posistemų integracija	Su transporto priemonės ir tinklo techniniu suderinamumu susijusios išskirtos sąlygos, įskaitant specifinius atvejus ir neįsipareigojimus (2)		NSI
	Kitos direktyvos Atitiktis TSS	Atitiktis NT								

Be patikrų

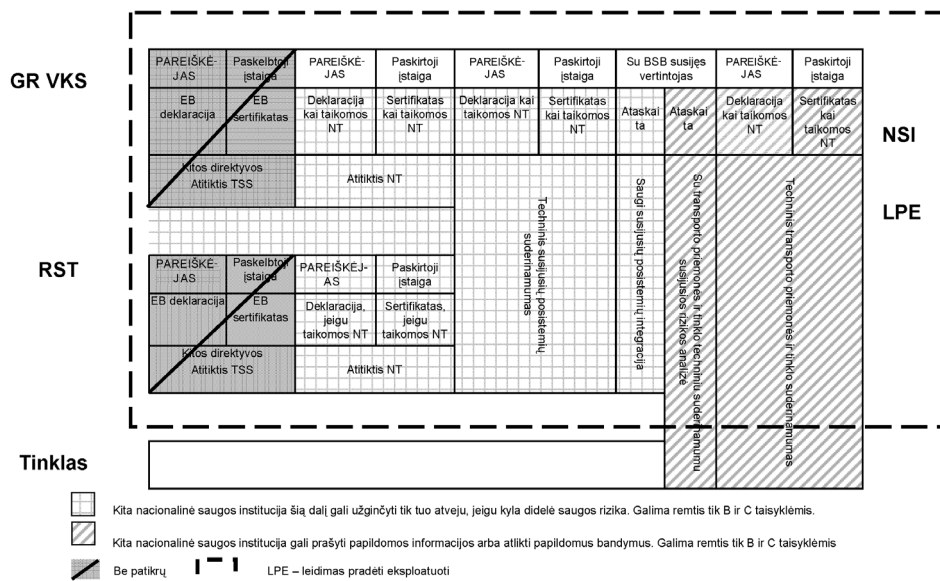


LPE – leidimas pradėti eksploatuoti

- (1) Rengiant diagramą paskirtosios įstaigos užduotys išskirstytos, bet jas gali atlikti ta pati paskirtoji įstaiga. Bet kuriuo atveju kiekvienam posistemui turi būti rengiamas tik vienas sertifikatas kai taikomos nacionalinės taisyklės.
- (2) Šios patikros jau galėjo būti atliktos taikant EB patikros procedūrą, jeigu jos numatytos TSS. Be to, visas šias patikras galima atlikti vienu etapu.

7 pav.

Papildomas LPE TSS neatitinkančias transporto priemones pagal 25 str.



SANTRUMPŲ SĄRAŠAS

Santrumpa

CCS

CSM on RA

DeBo

ECM

ERATV

IC

IM

MS

NNTR

NoBo

NSA

NVR

OJEU

OPE TSI

RINF

RU

SMS

TEN-T

TSI

VKM

Apibrėžtis

Kontrolė, valdymas ir signalizacija

Bendras saugos būdas pavojui vertinti

Paskirtoji įstaiga

Už priežiūrą atsakingas subjektas

Europos patvirtintų transporto priemonių tipų registras

Sąveikos sudedamosios dalys

Infrastruktūros valdytojas

Valstybė(s) narė(s)

Paskelbtosios nacionalinės techninės taisyklės

Paskelbtosios įstaiga

Nacionalinės saugos institucijos

Nacionalinis transporto priemonių registras

Europos Sąjungos oficialusis leidinys

Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS

Infrastruktūros registras

Geležinkelio įmonė

Saugos valdymo sistema

Transeuropinis transporto tinklas

Techninė sąveikos specifikacija

Transporto priemonės valdytojo ženklas