



Leidimas
lietuvių kalba

Teisės aktai

57 tomas

2014 m. gruodžio 12 d.

Turinys

II Ne teisėkūros procedūra priimami aktai

REGLAMENTAI

- ★ 2014 m. gruodžio 11 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1316/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1107/2009 dėl augalų apsaugos produktų pateikimo į rinką patvirtinama veiklioji medžiaga *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* (padermė D747), iš dalies keičiamas Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 540/2011 priedas ir valstybėms narėms leidžiama pratęsti šios veikliosios medžiagos laikinųjų registracijų galiojimą ⁽¹⁾ 1
- ★ 2014 m. gruodžio 11 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1317/2014 dėl pereinamųjų laikotarpių, nustatytų Europos Parlamento ir Tarybos reglamentuose (ES) Nr. 575/2013 ir (ES) Nr. 648/2012 ir susijusių su nuosavų lėšų reikalavimais pagrindinių sandorio šalių pozicijoms, pratęsimo ⁽¹⁾ 6
- ★ 2014 m. gruodžio 11 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1318/2014, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą ⁽¹⁾ 8
- 2014 m. gruodžio 11 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1319/2014, kuriuo nustatomos standartinės importo vertės, skirtos tam tikrų vaisių ir daržovių įvežimo kainai nustatyti 39

DIREKTYVOS

- ★ 2014 m. gruodžio 5 d. Komisijos direktyva 2014/106/ES, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje V ir VI priedai ⁽¹⁾ 42

⁽¹⁾ Tekstas svarbus EEE

LT

Aktai, kurių pavadinimai spausdinami paprastu šriftu, yra susiję su kasdieniu žemės ūkio reikalų valdymu ir paprastai galioja ribotą laikotarpį.

Visų kitų aktų pavadinimai spausdinami ryškesniu šriftu ir prieš juos dedama žvaigždutė.

SPRENDIMAI

2014/894/BUSP:

- ★ 2014 m. gruodžio 9 d. Politinio ir saugumo komiteto sprendimas EUTM Mali/4/2014 dėl pritarimo trečiosios valstybės indėliui į Europos Sąjungos karinę misiją siekiant prisidėti prie Malio ginkluotųjų pajėgų mokymo (EUTM Mali) 50

2014/895/ES:

- ★ 2014 m. gruodžio 10 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas, kuriuo nustatoma forma, kuria turi būti teikiama informacija pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/18/ES dėl didelių, su pavojingomis cheminėmis medžiagomis susijusių avarijų pavojaus kontrolės 21 straipsnio 3 dalį (pranešta dokumentu Nr. C(2014) 9334) ⁽¹⁾ 51

2014/896/ES:

- ★ 2014 m. gruodžio 10 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas, kuriuo nustatoma forma, kuria valstybės narės turi teikti informaciją apie tai, kaip įgyvendinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/18/ES dėl didelių, su pavojingomis cheminėmis medžiagomis susijusių avarijų pavojaus kontrolės (pranešta dokumentu Nr. C(2014) 9335) ⁽¹⁾ 55

REKOMENDACIJOS

2014/897/ES:

- ★ 2014 m. gruodžio 5 d. Komisijos rekomendacija, su struktūrinių posistemių ir transporto priemonių pradėjimu eksploatuoti ir naudojimu pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas 2008/57/EB ir 2004/49/EB susijusiais klausimais ⁽¹⁾ 59

⁽¹⁾ Tekstas svarbus EEE

II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

REGLAMENTAI

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) Nr. 1316/2014

2014 m. gruodžio 11 d.

kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1107/2009 dėl augalų apsaugos produktų pateikimo į rinką patvirtinama veiklioji medžiaga *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* (padermė D747), iš dalies keičiamas Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 540/2011 priedas ir valstybėms narėms leidžiama pratęsti šios veikliosios medžiagos laikinųjų registracijų galiojimą

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1107/2009 dėl augalų apsaugos produktų pateikimo į rinką ir panaikinanti Tarybos direktyvas 79/117/EEB ir 91/414/EEB ⁽¹⁾, ypač į jo 13 straipsnio 2 dalį ir 78 straipsnio 2 dalį,

kadangi:

- (1) pagal Reglamento (EB) Nr. 1107/2009 80 straipsnio 1 dalies a punktą Tarybos direktyva 91/414/EEB ⁽²⁾ turi būti taikoma veikliųjų medžiagų, dėl kurių iki 2011 m. birželio 14 d. buvo priimtas sprendimas pagal šios direktyvos 6 straipsnio 3 dalį, patvirtinimo tvarkai ir sąlygoms. *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* (padermė D747) taikomos Reglamento (EB) Nr. 1107/2009 80 straipsnio 1 dalies a punkto sąlygos įgyvendintos Komisijos įgyvendinimo sprendimu 2011/253/ES ⁽³⁾;
- (2) pagal Direktyvos 91/414/EEB 6 straipsnio 2 dalį 2010 m. spalio 21 d. Vokietija gavo bendrovės „Mitsui AgriScience International SA/NV“ paraišką įtraukti veikliąją medžiagą *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* (padermė D747) į Direktyvos 91/414/EEB I priedą. Įgyvendinimo sprendimu 2011/253/ES patvirtinta, kad dokumentų rinkinys buvo išsamus ir parengtas taip, kad jį būtų galima laikyti iš esmės atitinkančiu Direktyvos 91/414/EEB II ir III prieduose nustatytus duomenų ir informacijos reikalavimus;
- (3) šios veikliosios medžiagos poveikis žmonių ir gyvūnų sveikatai ir aplinkai pareiškėjo pasiūlytais naudojimo atvejais buvo įvertintas pagal Direktyvos 91/414/EEB 6 straipsnio 2 ir 4 dalių nuostatas. Paskirta valstybė narė ataskaitos rengėja 2013 m. sausio 14 d. pateikė vertinimo ataskaitos projektą;
- (4) valstybės narės ir Europos maisto saugos tarnyba (toliau – Tarnyba) peržiūrėjo vertinimo ataskaitos projektą. 2014 m. kovo 27 d. Tarnyba pateikė Komisijai išvadą ⁽⁴⁾ dėl veikliosios medžiagos *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* (padermė D747) kaip pesticido keliamos rizikos vertinimo. Vertinimo ataskaitos projektą ir Tarnybos išvadą valstybės narės ir Komisija peržiūrėjo Augalų, gyvūnų, maisto ir pašarų nuolatiniame komitete ir 2014 m. spalio 10 d. pateikė kaip Komisijos *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* (padermė D747) peržiūros ataskaitą;

⁽¹⁾ OLL 309, 2009 11 24, p. 1.

⁽²⁾ 1991 m. liepos 15 d. Tarybos direktyva 91/414/EEB dėl augalų apsaugos produktų pateikimo į rinką (OL L 230, 1991 8 19, p. 1).

⁽³⁾ 2011 m. balandžio 26 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas 2011/253/ES, kuriuo iš esmės pripažįstama, kad dėl galimo metobromurono, S-abcizido rūgšties, *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* D747, *Bacillus pumilus* QST 2808 ir *Streptomyces lydicus* WYEC 108 įtraukimo į Tarybos direktyvos 91/414/EEB I priedą nuodugniai patikrinimui pateiktas dokumentų rinkinys yra išsamus (OL L 106, 2011 4 27, p. 13).

⁽⁴⁾ EFSA Journal, 2014 m;12(4):3624. Adresas internete: www.efsa.europa.eu.

- (5) atlikus įvairius tyrimus nustatyta, kad augalų apsaugos produktai, kurių sudėtyje yra *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* (padermė D747), gali būti laikomi iš esmės atitinkančiais reikalavimus, nustatytus Direktyvos 91/414/EEB 5 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose ir 5 straipsnio 3 dalyje, visų pirma dėl naudojimo atvejų, kurie buvo iširti ir išsamiai pateikti Komisijos peržiūros ataskaitoje. Todėl *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* (padermė D747) tikslinga patvirtinti;
- (6) prieš patvirtinant veikliąją medžiagą turėtų būti nustatytas tinkamas laikotarpis, per kurį valstybės narės ir suinteresuotosios šalys galėtų pasiręsti laikytis naujų reikalavimų, atsiradusių patvirtinus veikliąją medžiagą;
- (7) nepažeidžiant Reglamente (EB) Nr. 1107/2009 nustatytų prievolių, atsiradusių patvirtinus medžiagą, ir atsižvelgiant į tam tikrą padėtį, susidariusią dėl perėjimo nuo Direktyvos 91/414/EEB prie Reglamento (EB) Nr. 1107/2009, turėtų būti taikomos toliau pateikiamos nuostatos. Patvirtinus medžiagą valstybėms narėms turėtų būti nustatytas šešių mėnesių laikotarpis augalų apsaugos produktų, kurių sudėtyje yra *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* (padermė D747), registracijai peržiūrėti. Valstybės narės turėtų atitinkamai iš dalies keisti, pakeisti arba panaikinti registracijas. Nukrypstant nuo to termino, turėtų būti nustatytas ilgesnis laikotarpis, per kurį, kaip nustatyta Direktyvoje 91/414/EEB ir taikant vienodus principus, turėtų būti pateiktas ir įvertintas III priede nustatytas išsamus kiekvieno augalų apsaugos produkto dokumentų rinkinys, parengtas pagal kiekvieną numatomą naudojimo paskirtį;
- (8) patirtis, įgyta į Direktyvos 91/414/EEB I priedą anksčiau įtraukus veikliąsias medžiagas, įvertintas remiantis Komisijos reglamento (EEB) Nr. 3600/92 ⁽¹⁾ nuostatomis, rodo, kad gali kilti sunkumų aiškinant galiojančios registracijos turėtojų pareigas, susijusias su galimybe naudotis duomenimis. Todėl, siekiant išvengti tolesnių sunkumų, būtina aiškiau apibrėžti valstybių narių pareigas, visų pirma pareigą patikrinti, ar registracijos turėtojas gali naudotis tos direktyvos II priedo reikalavimus atitinkančiu dokumentų rinkiniu. Tačiau, jas aiškiau apibrėžus, valstybėms narėms ar registracijos turėtojams naujų įpareigojimų, palyginti su nustatytais iki šiol priimtomis direktyvomis, kuriomis iš dalies keičiamas minėtos direktyvos I priedas, arba reglamentais, kuriais patvirtinamos veikliosios medžiagos, neatsirastų;
- (9) pagal Reglamento (EB) Nr. 1107/2009 13 straipsnio 4 dalį Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 540/2011 ⁽²⁾ priedas turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;
- (10) taip pat tikslinga leisti valstybėms narėms pratęsti *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* (padermė D747) laikinųjų registracijų galiojimą, kad būtų suteikta pakankamai laiko įgyvendinti šiame reglamente nustatytus įpareigojimus dėl tų laikinųjų registracijų;
- (11) šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka Augalų, gyvūnų, maisto ir pašarų nuolatinio komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Veikliosios medžiagos patvirtinimas

I priede nurodyta veiklioji medžiaga *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* (padermė D747) patvirtinama pagal šiame priede nustatytas sąlygas.

2 straipsnis

Pakartotinis augalų apsaugos produktų vertinimas

1. Vadovaudamosi Reglamentu (EB) Nr. 1107/2009 valstybės narės prireikus iki 2015 m. rugsėjo 30 d. iš dalies pakeičia arba panaikina galiojančias augalų apsaugos produktų, kurių sudėtyje yra veikliosios medžiagos *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* (padermė D747), registracijas.

⁽¹⁾ 1992 m. gruodžio 11 d. Komisijos reglamentas (EEB) Nr. 3600/92, nustatantis išsamias darbų programos, minėtos Tarybos direktyvos 91/414/EEB dėl augalų apsaugos produktų pateikimo į rinką 8 straipsnio 2 dalyje, pirmojo etapo įgyvendinimo taisykles (OL L 366, 1992 12 15, p. 10).

⁽²⁾ 2011 m. gegužės 25 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 540/2011, kuriuo dėl patvirtintų veikliųjų medžiagų sąrašo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2009 (OL L 153, 2011 6 11, p. 1).

Iki tos datos jos pirmiausia patikrina, ar laikomasi šio reglamento I priede nustatytų sąlygų, išskyrus to priedo konkrečių nuostatų skiltyje nustatytas sąlygas, ir ar registracijos turėtojas turi dokumentų rinkinį, atitinkantį Direktyvos 91/414/EEB II priedo reikalavimus, arba gali juo naudotis vadovaudamasis šios direktyvos 13 straipsnio 1–4 dalyse ir Reglamento (EB) Nr. 1107/2009 62 straipsnyje nustatytomis sąlygomis.

2. Nukrypdomas nuo 1 dalies nuostatų valstybės narės ne vėliau kaip iki 2015 m. kovo 31 d. iš naujo įvertina kiekvieną registruotą augalų apsaugos produktą, kurio sudėtyje *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* (padermė D747) yra vienintelė veiklioji medžiaga arba viena iš keleto veikliųjų medžiagų, kurios visos įtrauktos į Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 540/2011 priedą, taikydamos vienodus principus, nustatytus Reglamento (EB) Nr. 1107/2009 29 straipsnio 6 dalyje, vadovaudamasi Direktyvos 91/414/EEB III priedo reikalavimus atitinkančiu dokumentų rinkiniu ir atsižvelgdamos į šio reglamento I priedo konkrečių nuostatų skiltį. Remdamosi tuo vertinimu valstybės narės nustato, ar produktas atitinka Reglamento (EB) Nr. 1107/2009 29 straipsnio 1 dalyje nustatytas sąlygas.

Nustačiusios, ar produktas atitinka minėtas sąlygas, valstybės narės:

- a) ne vėliau kaip iki 2016 m. rugsėjo 30 d. prireikus iš dalies pakeičia arba panaikina produkto, kurio sudėtyje *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* (padermė D747) yra vienintelė veiklioji medžiaga, registraciją, arba
- b) iki 2016 m. rugsėjo 30 d. arba iki tokiam pakeitimui ar panaikinimui atlikti nustatytos dienos, nurodytos atitinkamame teisės akte ar teisės aktuose, kuriais atitinkama medžiaga ar medžiagos buvo įtrauktos į Direktyvos 91/414/EEB I priedą arba patvirtintos, pasirinkdamos vėliausią datą, prireikus iš dalies pakeičia arba panaikina produkto, kurio sudėtyje *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* (padermė D747) yra viena iš kelių veikliųjų medžiagų, registraciją.

3 straipsnis

Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 540/2011 pakeitimai

Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 540/2011 priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento II priedą.

4 straipsnis

Laikinių registracijų galiojimo pratęsimas

Valstybės narės gali pratęsti augalų apsaugos produktų, kurių sudėtyje yra *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* (padermė D747), laikinių registracijų galiojimą iki 2016 m. rugsėjo 30 d.

5 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymo data

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2015 m. balandžio 1 d.

Tačiau 4 straipsnis taikomas nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2014 m. gruodžio 11 d.

Komisijos vardu
Pirmininkas
Jean-Claude JUNCKER

I PRIEDAS

Įprastas pavadinimas, identifikavimo numeriai	IUPAC pavadinimas	Grynumas ⁽¹⁾	Patvirtinimo data	Patvirtinimo galiojimo pabaiga	Konkrečios nuostatos
<p><i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> (padermė D747)</p> <p>Inventorinis numeris Žemės ūkio kultūrų tyrimų rinkinyje (<i>Agricultural Research Culture Collection</i> (NRRL), Peorija, Ili-nojus, JAV): B-50405.</p> <p>Tarptautinės mikroorganizmų deponavimo tarnybos (<i>International Patent Organism Depositary</i>, Tokijas, Japonija) suteiktas deponavimo numeris: FERM BP-8234.</p>	Netaikoma	Mažiausia koncentracija: $2,0 \times 10^{11}$ KSV/g	2015 m. balan-džio 1 d.	2025 m. kovo 31 d.	<p>Kad būtų įgyvendinti Reglamento (EB) Nr. 1107/2009 29 straipsnio 6 dalyje nurodyti vienodi principai, atsižvel-giama į <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> strain (padermė D747) peržiūros ataskaitos, kurią Augalų, gyvūnų, maisto ir pašarų nuolatinis komitetas baigė rengti 2014 m. spalio 10 d., išvadas, ypač į jos I ir II priedėlius.</p> <p>Atlikdamos šį bendrą vertinimą, valstybės narės ypatingą dėmesį skiria su medžiaga dirbančių asmenų ir darbuotojų saugai, nes <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> (padermė D747) yra potencialus jautrikliis. Naudojimo sąlygose prirėikus nurodomos rizikos mažinimo priemonės.</p> <p>Gamintojas užtikrina, kad būtų griežtai laikomasi aplinkos apsaugos sąlygų ir kad gamybos metu būtų vykdoma kokybės kontrolės analizė.</p>

⁽¹⁾ Papildoma informacija apie veikliųjų medžiagų tapatumą ir specifikaciją pateikta jų peržiūros ataskaitose.

II PRIEDAS

Igyvendinimo reglamento (ES) Nr. 540/2011 priedo B dalis papildoma šiuo įrašu:

Numeris	Įprastas pavadinimas, identifikavimo numeriai	IUPAC pavadinimas	Grynumas ⁽¹⁾	Patvirtinimo data	Patvirtinimo galiojimo pabaiga	Konkrečios nuostatos
„83	<p><i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> (padermė D747)</p> <p>Inventorinis numeris Žemės ūkio kultūrų tyrimų rinkinyje (<i>Agricultural Research Culture Collection</i> (NRRL), Peorija, Ili-nojus, JAV): B-50405.</p> <p>Tarptautinės mikroorganizmų deponavimo tarnybos (<i>International Patent Organism Depository</i>, Tokijas, Japonija) suteiktas deponavimo numeris: FERM BP-8234.</p>	Netaikoma	Mažiausia koncentracija: $2,0 \times 10^{11}$ KSV/g	2015 m. balan-džio 1 d.	2025 m. kovo 31 d.	<p>Kad būtų įgyvendinti Reglamento (EB) Nr. 1107/2009 29 straipsnio 6 dalyje nurodyti vienodi principai, atsiž-velgiama į <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> (padermė D747) peržiūros ataskaitos, kurią Augalų, gyvūnų, maisto ir pašarų nuolatinis komitetas baigė rengti 2014 m. spalio 10 d., išvadas, ypač į jos I ir II priedėlius.</p> <p>Atlikdamos šį bendrą vertinimą, valstybės narės ypatingą dėmesį skiria su medžiaga dirbančių asmenų ir darbuotojų saugai, nes <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> (padermė D747) yra potencialus jautriklis. Naudojimo sąlygose prireikus nurodomos rizikos maži-nimo priemonės.</p> <p>Gamintojas užtikrina, kad būtų griežtai laikomasi aplinkos apsaugos sąlygų ir kad gamybos metu būtų vykdoma kokybės kontrolės analizė.“</p>

⁽¹⁾ Papildoma informacija apie veikliųjų medžiagų tapatumą ir specifikaciją pateikta jų peržiūros ataskaitose.

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) Nr. 1317/2014**2014 m. gruodžio 11 d.****dėl pereinamųjų laikotarpių, nustatytų Europos Parlamento ir Tarybos reglamentuose (ES) Nr. 575/2013 ir (ES) Nr. 648/2012 ir susijusių su nuosavų lėšų reikalavimais pagrindinių sandorio šalių pozicijoms, pratęsimu****(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2013 m. birželio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 575/2013 dėl prudencinių reikalavimų kredito įstaigoms ir investicinėms įmonėms ir kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 648/2012 ⁽¹⁾, ypač į jo 497 straipsnio 3 dalį,

kadangi:

- (1) siekiant išvengti tarptautinių finansų rinkų sutrikdymo ir užkirsti kelią tam, kad įstaigos nebūtų baudžiamos taikant joms didesnius nuosavų lėšų reikalavimus, kai vyksta leidimų suteikimo esamoms pagrindinėms sandorio šalims ir jų pripažinimo procesai, Reglamento (ES) Nr. 575/2013 497 straipsnio 1 ir 2 dalyse nustatytas pereinamasis laikotarpis, per kurį visos pagrindinės sandorio šalys, su kuriomis Sąjungoje įsteigtos įstaigos atlieka sandorių tarpuskaitą, bus laikomos reikalavimus atitinkančiomis pagrindinėms sandorio šalims;
- (2) Reglamentu (ES) Nr. 575/2013 taip pat iš dalies pakeistos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 648/2012 ⁽²⁾ nuostatos, susijusios su tam tikrais įvesties duomenimis, naudojamais apskaičiuojant įstaigų nuosavų lėšų reikalavimus pagrindinių sandorio šalių pozicijoms. Atitinkamai pagal Reglamento (ES) Nr. 648/2012 89 straipsnio 5a dalį reikalaujama, kad tam tikros pagrindinės sandorio šalys ribotą laikotarpį praneštų apie bendrą pradinės garantinės įmokos, kurią jos gavo iš savo tarpuskaitos narių, sumą. Tas pereinamasis laikotarpis atitinka Reglamento (ES) Nr. 575/2013 497 straipsnyje nustatytą laikotarpį;
- (3) tiek Reglamento (ES) Nr. 575/2013 497 straipsnio 1 ir 2 dalyse nustatytas pereinamasis laikotarpis, susijęs su nuosavų lėšų reikalavimais, tiek Reglamento (ES) Nr. 648/2012 89 straipsnio 5a dalies pirmoje ir antroje pastraipose nustatytas pereinamasis laikotarpis, per kurį reikia pranešti apie garantinę įmoką, turėjo baigtis 2014 m. birželio 15 d.;
- (4) Reglamento (ES) Nr. 575/2013 497 straipsnio 3 dalimi Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktą, kad išimtinėmis aplinkybėmis pereinamasis laikotarpis būtų pratęstas šešiams mėnesiams. Tas pratęsimas turėtų galioti ir Reglamento (ES) Nr. 648/2012 89 straipsnio 5a dalyje nustatytų terminų atžvilgiu. Tie pereinamieji laikotarpiai šešiams mėnesiams, t. y. iki 2014 m. gruodžio 15 d., jau pratęsti Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 591/2014 ⁽³⁾;
- (5) leidimų suteikimo esamoms Sąjungoje įsteigtoms pagrindinėms sandorio šalims procesas vyksta, bet iki 2014 m. gruodžio 15 d. nebus baigtas. Šiuo metu dar nepripažinta nė viena iš esamų trečiojoje valstybėje įsteigtų pagrindinių sandorio šalių, kurios jau kreipėsi dėl pripažinimo. Todėl papildomai pratęsus pereinamąjį laikotarpį Sąjungoje įsteigtos įstaigos (arba jų patronuojamosios įmonės, įsteigtos ne Sąjungoje) galės išvengti didelio nuosavų lėšų reikalavimų padidėjimo dėl to, kad nėra pripažintų pagrindinių sandorio šalių, įsteigtų kiekvienoje iš tų atitinkamų trečiųjų valstybių ir patikimai bei prieinamu būdu teikiančių specifinės rūšies tarpuskaitos paslaugas, kurių reikia toms Sąjungos įstaigoms. Nors toks padidėjimas gali būti tik laikinas, dėl to jos gali nutraukti tiesioginį dalyvavimą tų pagrindinių sandorio šalių veikloje ir taip būtų sutrikdytos rinkos, kuriose veikia tos pagrindinės sandorio šalys. Todėl būtina pereinamuosius laikotarpius pratęsti dar šešiams mėnesiams, t. y. iki 2015 m. birželio 15 d.;
- (6) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka Europos bankininkystės komiteto nuomonę,

⁽¹⁾ OL L 176, 2013 6 27, p. 1.

⁽²⁾ 2012 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 648/2012 dėl ne biržos išvestinių finansinių priemonių, pagrindinių sandorio šalių ir sandorių duomenų saugyklių (OL L 201, 2012 7 27, p. 1).

⁽³⁾ 2014 m. birželio 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 591/2014 dėl pereinamųjų laikotarpių, nustatytų Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 575/2013 ir reglamente (ES) Nr. 648/2012 ir susijusių su nuosavų lėšų reikalavimais pagrindinių sandorio šalių pozicijoms, pratęsimu (OL L 165, 2014 6 4, p. 31).

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 575/2013 497 straipsnio 1 ir 2 dalyse ir Reglamento (ES) Nr. 648/2012 89 straipsnio 5a dalies pirmoje ir antroje pastraipose atitinkamai nustatyti 15 mėnesių trukmės laikotarpiai, kurie jau pratęsti vadovaujantis įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 591/2014 1 straipsniu, yra pratęsimi dar 6 mėnesiams.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja trečią dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2014 m. gruodžio 11 d.

Komisijos vardu
Pirmininkas
Jean-Claude JUNCKER

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) Nr. 1318/2014**2014 m. gruodžio 11 d.****kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą****(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2005 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymo ir oro transporto keleivių informavimo apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę bei panaikinantį Direktyvos 2004/36/EB 9 straipsnį⁽¹⁾, ypač į jo 4 straipsnio 2 dalį,

kadangi:

- (1) Komisijos reglamentu (EB) Nr. 474/2006⁽²⁾ sudarytas oro vežėjų, kuriems taikomas Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašas;
- (2) pagal Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 4 straipsnio 3 dalį kai kurios valstybės narės ir Europos aviacijos saugos agentūra (toliau – EASA) pateikė Komisijai informaciją, kuri yra aktuali atnaujinant tą sąrašą. Svarbios informacijos pateikė ir tam tikros trečiosios šalys. Remiantis šia informacija, Bendrijos sąrašą reikėtų atnaujinti;
- (3) Komisija visiems susijusiems oro vežėjams tiesiogiai arba per valdžios institucijas, atsakingas už teisės aktais nustatytą jų priežiūrą, pranešė pagrindinius faktus ir aplinkybes, kuriais remiantis bus priimtas sprendimas uždrausti jiems vykdyti veiklą Sąjungoje arba pakeisti į Bendrijos sąrašą įrašytam oro vežėjui nustatyto veiklos draudimo sąlygas;
- (4) susijusiems oro vežėjams Komisija suteikė galimybę susipažinti su valstybių narių pateiktais dokumentais ir pateikti pastabas raštu bei informaciją žodžiu Komisijai ir komitetui, įsteigtam Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 3922/1991⁽³⁾ (toliau – Skrydžių saugos komitetas);
- (5) Komisija pateikė Skrydžių saugos komitetui atnaujintą informaciją apie šiuo metu pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 ir jo įgyvendinimo Komisijos reglamentą (EB) Nr. 473/2006⁽⁴⁾ vykdomas bendras konsultacijas su šių valstybių kompetentingomis valdžios institucijomis ir oro vežėjais: Angolos, Botsvanos, Filipinų, Gruzijos, Gvinėjos Respublikos, Indijos, Indonezijos, Kazachstano, Kirgizijos Respublikos, Libano, Libijos, Madagaskaro, Mauritanijos Islamo Respublikos, Mozambiko, Nepalo, San Tomė ir Prinsipės, Sudano ir Zambijos. Komisija taip pat pateikė Skrydžių saugos komitetui informaciją apie Afganistaną, Gana, Iraną ir Šiaurės Korėją. Be to, Komisija pateikė Skrydžių saugos komitetui atnaujintą informaciją apie technines konsultacijas su Rusijos Federacija;
- (6) Skrydžių saugos komitete išklausti EASA pranešimai apie Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) pagal Visuotinės saugos priežiūros audito programą (toliau – USOAP) atlikto audito ataskaitų analizės rezultatus. Valstybės narės paragintos perone tikrinti visų pirma tų oro vežėjų orlaivius, kuriems licencijas išdavė valstybės, kuriose ICAO nustatė reikšmingų saugos problemų (toliau – RSP) arba kurių saugos priežiūros sistema, remiantis EASA išvada, turi didelių trūkumų. Nustačius prioritetinius patikrinimus perone ir Komisijai vykdančioms konsultacijas pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005, bus galima gauti daugiau informacijos apie oro vežėjų, kuriems licencijos išduotos tose valstybėse, saugos rodiklius;

⁽¹⁾ OL L 344, 2005 12 27, p. 15.

⁽²⁾ 2006 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (OL L 84, 2006 3 23, p. 14).

⁽³⁾ 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje (OL L 373, 1991 12 31, p. 4).

⁽⁴⁾ 2006 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 473/2006, nustatantis oro vežėjų, kuriems galioja Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo taikymo taisyklės (OL L 84, 2006 3 23, p. 8).

- (7) Skrydžių saugos komitete išklaudyti EASA pranešimai apie patikrinimų perone, atliktų pagal užsienio valstybei priklausančio orlaivio saugos vertinimo programą (toliau – SAFA), vadovaujantis Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 ⁽¹⁾, analizės rezultatus;
- (8) Skrydžių saugos komitete taip pat išklaudyti EASA pranešimai apie techninės pagalbos projektus, įgyvendintus valstybėse, kurių oro vežėjams taikomos Reglamente (EB) Nr. 2111/2005 numatytos priemonės arba atliekama jų veiklos stebėseną. Komitetui pranešta apie EASA planus ir prašymus toliau teikti techninę pagalbą ir bendradarbiauti siekiant padidinti civilinės aviacijos administracijų (CAA) administracinę ir techninę pajėgumą, kad būtų padedama spręsti visas taikytinų tarptautinių standartų nesilaikymo problemas. Valstybių narių taip pat paprašyta šiuos prašymus įgyvendinti dvišaliu pagrindu, suderinus veiksmus su Komisija ir EASA. Šiuo klausimu Komisija pabrėžė, kad, siekiant padidinti aviacijos saugą pasaulyje, yra naudinga teikti tarptautinei aviacijos bendruomenei informaciją (ypač naudojant ICAO duomenų bazę SCAN) apie Sąjungos ir jos valstybių narių teikiamą techninę pagalbą;
- (9) Skrydžių saugos komitete taip pat išklaudytas Eurokontrolės pranešimas, kuriame pateikta atnaujinta informacija apie padėtį, susijusią su SAFA išpėjimo funkcija, ir naujausius statistinius duomenis apie išpėjimo pranešimus, susijusius su oro vežėjais, kuriems taikomas draudimas;

Sąjungos oro vežėjai

- (10) remdamosi EASA atlikta informacijos, gautos atliekant Sąjungos oro vežėjų orlaivių patikrinimus perone arba EASA vykdančią standartizacijos patikrinimus, taip pat nacionalinėms aviacijos administracijoms atliekant specialius patikrinimus ir auditą, analize, kelios valstybės narės ėmėsi tam tikrų priemonių reikalavimų vykdymui užtikrinti ir apie jas informavo Komisiją bei Skrydžių saugos komitetą; Graikija informavo, kad Graikijos CAA atliko oro vežėjų *Gain Jet Aviation* ir *Skygreece Airlines* patikrinimus. Atlikus papildomus patikrinimus esminių problemų nenustatyta;
- (11) valstybės narės pakartojo, kad yra pasirengusios imtis reikiamų veiksmų, jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad Sąjungos oro vežėjams nesilaikant reikiamų saugos standartų kyla neišvengiama grėsmė saugai;

Angolos oro vežėjai

- (12) Reglamentu (EB) Nr. 474/2006 su pakeitimais, padarytais Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 1197/2011 ⁽²⁾, leidžiama oro vežėjui TAAG *Angolan Airlines*, kuriam pažymėjimas išduotas Angoloje, vykdyti veiklą Sąjungoje keturiais *Boeing 737-700* tipo orlaiviais, kurių registracijos ženklai yra D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH ir D2-TBJ, trimis *Boeing 777-200* tipo orlaiviais, kurių registracijos ženklai yra D2-TED, D2-TEE ir D2-TEF, ir dviem *Boeing 777-300* tipo orlaiviais, kurių registracijos ženklai yra D2-TEG ir D2-TEH;
- (13) 2014 m. lapkričio 21 d. oro vežėjas TAAG *Angolan Airlines* per Angolos kompetentingas institucijas (toliau – INAVIC) pateikė prašymą į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedą įtraukti naują *Boeing 777-300* tipo orlaivį. Tačiau esama nuolatinių sunkumų užmegzti ir palaikyti pastovius ryšius su INAVIC bei oro vežėju TAAG *Angolan Airlines*. Šių sunkumų esama ir kalbant apie INAVIC ryšius su ICAO; dėl to neseniai buvo keletą kartų atšaukti ICAO auditai, kuriuos anksčiau buvo numatyta surengti. Tai rodo vidaus komunikacijos problemas tiek TAAG *Angolan Airlines*, tiek INAVIC bei tarp jų, o dėl to tampa sudėtinga tinkamai įvertinti, ar patenkinus oro vežėjo TAAG *Angolan Airlines* prašymą nekiltų grėsmės saugai. Todėl Komisija mano, kad tinkamiausi tolesni veiksmai yra paprašyti INAVIC ir oro vežėjo TAAG *Angolan Airlines* artimiausiu metu visapusiškai palaikyti ryšius su Komisija, kad būtų galima išsamiai peržiūrėti visus esamos saugos padėties aspektus, be kita ko, susijusius su oro vežėjo TAAG *Angolan Airlines* orlaivių parko papildymu nauju orlaiviu;
- (14) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir į jį įrašyti dar vieną orlaivį, kurį eksploatuoja oro vežėjas TAAG *Angolan Airlines*;

⁽¹⁾ 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

⁽²⁾ 2011 m. lapkričio 21 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1197/2011 (OL L 303, 2011 11 22, p. 14). Žr. visų pirma šio reglamento 26–30 konstatuojamąsias dalis.

- (15) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar oro vežėjas *TAAG Angolan Airlines* iš tiesų laikosi reikiamų saugos standartų, pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012 atlikdamos prioritetinius šio oro vežėjo orlaivių patikrinimus perone;

Botsvanos oro vežėjai

- (16) 2013 m. balandžio mėn. ICAO Botsvanoje surengė ICAO koordinavimo ir patvirtinimo vizitą (toliau – IKPV). IKPV rezultatai buvo iš dalies teigiami: pagerėjo įgyvendinimo veiksmingumo lygis. Tačiau būta ir neigiamų rezultatų – nustatytos dvi RSP. Be to, nuo 2010 m. įvyko dvi Botsvanoje registruotų orlaivių avarijos;
- (17) remdamasi turima informacija ir atsižvelgdama į tai, kad dabartinis ICAO standartų ir rekomenduojamos praktikos įgyvendinimo lygis yra nepakankamai veiksmingas, į abi RSP, abi avarijas ir tai, kad Komisijos ir Botsvanos civilinės aviacijos administracijos (toliau – CAAB) ryšiai yra nepastovūs, Komisija 2014 m. liepos 8 d. rašte, adresuotame CAAB, paprašė pateikti informaciją apie oro vežėjus, kuriems pažymėjimai išduoti Botsvanoje;
- (18) 2014 m. spalio 3 d. CAAB pateikė atsakymą, kuriame išdėstė informaciją, kurios buvo prašyta, siekdama parodyti, jog valstybė veiksmingai įgyvendina ICAO standartus ir rekomenduojamą praktiką, ir išspręsti abi RSP;
- (19) iš tos informacijos matyti, jog CAAB pageidautų, kad iki šių metų pabaigos ICAO surengtų kitą IKPV ir patikrintų, ar taisomieji veiksmai, kurių imtasi, yra pakankami siekiant išspręsti abi RSP;
- (20) be to, įvertinus pateiktą informaciją matyti, kad visiems oro vežėjams buvo pakartotinai išduoti pažymėjimai ir tą pačią dieną jiems išduoti nauji oro vežėjo pažymėjimai (toliau – OVP). Dėl to kaskart, kai reikės atnaujinti šiuos OVP, CAAB darbo krūvis bus didžiausias. CAAB parengė oro vežėjų saugos priežiūros stebėjimo programą, bet šios programos įgyvendinimas vėluoja. Galiausiai, atliekant priežiūrą fiksuojami tik kai kurie trūkumai, todėl yra sudėtinga nustatyti CAAB gebėjimą spręsti išskylančias saugos problemas. Siekdama, kad šie klausimai būtų patikslinti, Komisija paprašys papildomos informacijos ir pakvies CAAB dalyvauti techniniame posėdyje, kur bus aptarti visi kiti klausimai, susiję su saugos priežiūros padėtimi Botsvanoje;
- (21) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir į jį įrašyti Botsvanos oro vežėjus;

Gruzijos oro vežėjai

- (22) tęsiamos konsultacijos su Gruzijos kompetentingomis institucijomis (toliau – GCAA) siekiant stebėti, kaip jos įgyvendina taisomųjų veiksmų planą, parengtą siekiant pašalinti RSP, nustatytas 2013 m. spalio mėn. Gruzijoje atliekant ICAO išsamų sistemos auditą (toliau – ISA);
- (23) remdamasi GCAA pateikta informacija apie veiksmus, kurių jos imasi, kad būtų pašalintos RSP, Komisija nusprendė, jog GCAA neprivalo dalyvauti Skrydžių saugos komiteto posėdyje. Komisija pranešė Skrydžių saugos komitetui apie GCAA parengto taisomųjų veiksmų plano įgyvendinimą;
- (24) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir į jį įrašyti Gruzijos oro vežėjus;

Gvinėjos Respublikos oro vežėjai

- (25) kaip sutarta 2013 m. sausio mėn. Briuselyje vykusiame posėdyje, Gvinėjos Respublikos kompetentingos institucijos (toliau – DNAC) reguliariai teikė informaciją apie tai, kaip įgyvendinamas 2012 m. gruodžio mėn. ICAO patvirtintas taisomųjų veiksmų planas ir visa su tuo susijusi veikla;

- (26) naujausioje 2014 m. spalio 21 d. gautoje pažangos ataskaitoje pateikiama išsami informacija apie pastarojo laikotarpio veiklą ir pokyčius, susijusius su taisomųjų veiksmų plano įgyvendinimu. Siekiant dar labiau sustiprinti priežiūros pajėgumus, toliau vykdomi personalo mokymai, visų pirma tinkamumo skraidyti ir veiklos srityse. DNAC, naudodamasi ICAO internetine nuolatinės stebėsenos (toliau – CMA) sistema, toliau šalino likusius per USOAP auditą nustatytus trūkumus, susijusius su atitinkamais protokolo klausimais. Nuo 2014 m. rugpjūčio pradžios iki rugsėjo pabaigos ICAO atliko protokolo klausimų, kuriuos galima patvirtinti nuotoliniu būdu, išorės patvirtinimą. Todėl bendras aštuonių svarbiausių elementų įgyvendinimo veiksmingumo lygis buvo šiek tiek geresnis;
- (27) rengiama teisėkūros iniciatyva, kurios tikslas – pertvarkyti DNAC į nepriklausomą, finansiškai ir funkciškai savarankišką civilinės aviacijos administraciją, turinčią savarankišką valdymo struktūrą. Tikimasi, kad iki 2015 m. sausio mėn. pradės veikti Gvinėjos civilinės aviacijos administracija (toliau – AGAC), atitinkanti visus ICAO reikalavimus;
- (28) 2013 m. kovo mėn. pabaigoje buvo sustabdytas visų anksčiau galiojusių OVP galiojimas. Šiuo metu, naudojantis pagalba ir parama, teikiama per specialų Afrikos civilinės aviacijos konferencijos ir (arba) Bandžiulio susitarimo grupės aviacijos saugos priežiūros organizacijos vizitą, toliau vykdomas visus ICAO standartus atitinkantis (penkių etapų) pažymėjimo išdavimo nacionaliniam oro vežėjui *PROBIZ Guinée*, turinčiam vieną BE90 tipo orlaivį, procesas; be to, tuo pat metu vyksta su visu procesu susijęs DNAC inspektorių mokymas darbo vietoje. Taip pat pradėtas pažymėjimų išdavimo procesas kitiems dviem oro vežėjams – *Eagle Air Guinée* ir *Sahel Aviation Service Guinée*. DNAC, kuriai pagalbą teikia ICAO Dakaro regioninis biuras, tikisi, kad pažymėjimų išdavimo visiems trims oro vežėjams procesas bus užbaigtas iki 2014 m. pabaigos;
- (29) DNAC paprašė surengti IKPV, kad būtų patvirtinta pažanga įgyvendinant taisomųjų veiksmų planą. ICAO iš pradžių planavo IKPV surengti 2014 m. gegužės mėn. Pasikeitus Transporto ministerijos aukščiausiajai vadovybei vėluota surengti IKPV – preliminarai jis buvo planuotas 2014 m. rugsėjo mėn. antroje pusėje. Dėl tebesitęsiančio Ebolos viruso protrūkio IKPV ir ICAO techninės pagalbos vizitą, kuriuos iš pradžių planuota surengti 2014 m. liepos mėn., teko atidėti neribotam laikui;
- (30) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir į jį įrašyti Gvinėjos Respublikos oro vežėjus;
- (31) jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad dėl tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama grėsmė saugai, Komisijai galėtų tekti imtis veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Indijos oro vežėjai

- (32) 2014 m. lapkričio 7 d. Briuselyje įvyko techninis posėdis. Posėdyje dalyvavo Komisija ir EASA bei Indijos civilinės aviacijos generalinio direktorato (toliau – DGCA) aukšto rango atstovai. Posėdis surengtas siekiant įvertinti, ar Indija laikosi tarptautinių įsipareigojimų saugos ir priežiūros srityse, be kita ko, atsižvelgiant į Jungtinių Valstijų federalinės aviacijos administracijos (toliau – FAA) sprendimą dėl trūkumų, nustatytų per Tarptautinės aviacijos saugos vertinimo (toliau – IASA) auditą, nustatyti žemesnį Indijos atitikties lygį, t. y. jį priskirti ne 1-ai, o 2-ai kategorijai. DGCA pateikė išsamius duomenis apie padėtį, susijusią su taisomaisiais veiksmais, kurių ji ėmėsi siekdama pašalinti trūkumus, atsiradusius FAA priėmus sprendimą atitikties lygį priskirti žemesnei kategorijai. DGCA pakartojo, jog ji ėmėsi veiksmų siekdama pašalinti daugumą FAA nustatytų trūkumų ir yra parengusi struktūrinį taisomųjų veiksmų likusiose probleminėse srityse planą. Be to, techniniame posėdyje DGCA pateikė informaciją apie tvarumą ir nuolatinius patobulinimus šioje srityje;
- (33) tame techniniame posėdyje DGCA įsipareigojo su Komisija visapusiškai palaikyti dialogą saugos klausimais, be kita ko, rengiant papildomus posėdžius, jei ir kai, Komisijos manymu, tai būtina. Be to, DGCA įsipareigojo pateikti Komisijai visą aktualią saugos informaciją, gautą oficialiai konsultuojantis su valdžios institucijomis, kurios yra atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų, kuriems pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalies nuostatas pažymėjimai išduoti Indijoje, priežiūrą;
- (34) remdamasi tame 2014 m. lapkričio 7 d. įvykusiame techniniame posėdyje pateikta informacija ir atsižvelgdama į jame DGCA priimtus įsipareigojimus, Komisija mano, kad šiuo metu nėra būtina Indijos oro vežėjams nustatyti veiklos apribojimų;
- (35) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir į jį įrašyti Indijos oro vežėjus;

- (36) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar iš tiesų laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius Indijos oro vežėjų orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

Indonezijos oro vežėjai

- (37) toliau vyksta konsultacijos su Indonezijos kompetentingomis institucijomis (toliau – DGCA) siekiant stebėti, kokią pažangą daro DGCA, kad užtikrintų, jog visų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Indonezijoje, saugos priežiūra atitiktų tarptautinius saugos standartus;
- (38) pripažįstama, jog DGCA deda pastangas, kad aviacijos sistema visapusiškai atitiktų ICAO standartus. Taip pat buvo atkreiptas dėmesys į DGCA pademonstruotą reikiamą skaidrumą ir pasirengimą dalytis informacija;
- (39) 2014 m. gegužės 5–14 d. ICAO atliko ISA. Galutinė šio audito ataskaita paskelbta 2014 m. lapkričio 18 d.; iš audito rezultatų matyti, kad saugos priežiūros sistemą Indonezijoje vis dar reikia iš esmės tobulinti. Siekama pašalinti šio audito metu nustatytus trūkumus, DGCA pateikė ICAO pasiūlymą dėl taisomųjų veiksmų plano;
- (40) 2014 m. rugsėjo mėn. Indonezijos nacionalinis transporto saugos komitetas paskelbė galutinę ataskaitą dėl 2013 m. balandžio 13 d. Balyje įvykusios oro vežėjo *Lion Air* orlaivio avarijos. Išsamioje ataskaitoje pateikta avarijos analizė ir nurodytos saugos rekomendacijos, skirtos oro vežėjui ir, be kita ko, DGCA;
- (41) vis dėlto šiuo metu nėra objektyvių ir įtikinamų įrodymų, kad taisomųjų veiksmų planas ir saugos rekomendacijos įgyvendinami tinkamai;
- (42) 2014 m. spalio 20 d. raštu DGCA informavo Komisiją, kad nuo to laiko, kai buvo paskutinį kartą pateikta atnaujinta informacija, buvo išduoti pažymėjimai keturiems naujiems oro vežėjams, būtent: 2014 m. rugpjūčio 15 d. OVP Nr. 121-042 išduotas oro vežėjui *PT. MY INDO Airlines*, 2014 m. rugpjūčio 28 d. OVP Nr. 121-054 – *PT Indonesia Air Asia Extra*, 2014 m. vasario 28 d. OVP Nr. 135-052 – *PT. Elang Lintas Indonesia* ir 2014 m. kovo 12 d. OVP Nr. 135-053 – *PT. Elang Nusantara Air*. Tačiau DGCA nepateikė įrodymų, iš kurių būtų matyti, kad užtikrinama tarptautinius saugos standartus atitinkanti tų oro vežėjų saugos priežiūra;
- (43) todėl remiantis Reglmento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir tuos keturis oro vežėjus įtraukti į Reglmento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

Kazachstano oro vežėjai

- (44) toliau vyksta konsultacijos su Kazachstano kompetentingomis institucijomis (toliau – CAC) siekiant stebėti, kokią pažangą daro CAC, kad užtikrintų, jog visų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Kazachstane, saugos priežiūra atitiktų tarptautinius aviacijos saugos standartus;
- (45) CAC informavo Komisiją apie pokyčius, susijusius su 2014 m. gegužės 27 d. – birželio 4 d. Kazachstane surengtu IKPV, įskaitant padėtį, susijusią su dviem RSP, kurias ICAO nustatė 2009 m. Visų pirma, CAC nurodė, kad viena RSP, susijusi su orlaivių tinkamumo skraidyti pažymėjimais, yra išspręsta, o antroji problema, susijusi su pažymėjimų išdavimo procesu išduodant OVP, tebėra aktuali;
- (46) oro vežėjas *Air Astana* taip pat pateikė nuolat teikiamą atnaujintą informaciją apie pokyčius, susijusius su to oro vežėjo užtikrinama sauga, visų pirma apie pastarojo meto orlaivių parko, kurį šiuo metu leidžiama eksploatuoti Sąjungoje, pokyčius. Dauguma naujųjų orlaivių yra naujai pagaminti lėktuvai, nuomojami finansinės nuomos pagrindu. Taip pat šiek tiek padidėjo esamas ir planuojamas veiklos mastas;
- (47) remiantis turima informacija apie Kazachstano saugos priežiūros sistemą, manoma, kad Kazachstano aviacijos administracijoms trūksta pakankamai parengtų ir patyrusių inspektorių, kurie vadovautų vykdam pažymėjimų išdavimo užduotis, susijusias su OVP ir specialių leidimų išdavimu, ir kad šiuo metu jos negali užtikrinti nuolatinės skrydžių veiklos priežiūros. Todėl Kazachstano institucijos primygtinai raginamos labiau stengtis, kad būtų užtikrintas tarptautinių saugos standartų laikymasis;

- (48) Komisija ir EASA ketina įdėmiai stebėti CAC pažangą priimant į darbą bei išlaikant savo inspektorius ir keliant jų kvalifikaciją, taip pat stebėti, kokių veiksmų ėmėsi CAC, kad įgyvendintų su likusiomis RSP susijusį taisomųjų veiksmų planą.
- (49) 2014 m. rugsėjo 29 d. Komisija paprašė CAC pateikti atnaujintą informaciją apie jų prižiūrimus oro vežėjus, visų pirma informaciją apie OVP atšaukimą. Savo atsakyme CAC informavo Komisiją apie Kazachstane išduotus OVP ir pateikė įrodymus apie trims oro vežėjams, būtent *Jet One*, *Luk Aero* ir *Air Trust Aircompany*, išduotų OVP atšaukimą;
- (50) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir oro vežėjus *Jet One*, *Luk Aero* ir *Air Trust Aircompany* išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo;
- (51) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar iš tiesų laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjo *Air Astana* orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

Kirgizijos Respublikos oro vežėjai

- (52) 2014 m. spalio 18 d. ir 2014 m. lapkričio 13 d. raštais Kirgizijos Respublikos kompetentinga institucija (toliau – KG CAA) pateikė atnaujintą informaciją apie oro vežėjus, kuriems pažymėjimai išduoti toje šalyje ir kuriems šiuo metu taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje. Iš šių raštų ir pridėtų dokumentų matyti, kad KG CAA sustabdė keturiems oro vežėjams, būtent *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* ir *Click Airways*, išduotų OVP galiojimą ir atšaukė oro vežėjui *Kyrgyz Trans Avia* išduotą OVP. Pagal Kirgizijos Respublikos teisės aktus OVP galiojimo sustabdymas prilygsta jo atšaukimui, kai pažymėjimo, kurio galiojimas sustabdytas, turėtojas per tris mėnesius nuo galiojimo sustabdymo nepateikia prašymo taikyti pažymėjimų išdavimo procedūrą. Oro vežėjai *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* ir *Click Airways* nepateikė tokio prašymo išduoti pažymėjimą nuo tada, kai buvo sustabdytas jiems išduotų OVP galiojimas. Taigi, jiems išduotus OVP galima laikyti atšauktais;
- (53) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir oro vežėjus *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation*, *Click Airways* ir *Kyrgyz Trans Avia* išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo;

Libano oro vežėjai

- (54) toliau vyksta konsultacijos su Libano kompetentingomis institucijomis (toliau – Libano DGCA) siekiant įsitikinti, kad Libanas šalina trūkumus, kuriuos ICAO nustatė per 2012 m. gruodžio 5–11 d. Libane surengtą IKPV. Libano DGCA parengė taisomųjų veiksmų planą ir atlieka šiuos veiksmus, visų pirma susijusius su RSP dėl pažymėjimų išdavimo Libano oro vežėjams;
- (55) 2014 m. liepos 14 d. techniniame posėdyje Libano DGCA pateikė informaciją apie jos valdymo pokyčius, naujų darbuotojų – tų, kurie dirba Libano DGCA, ir tų, kuriuos delegavo oro vežėjas *Middle East Airlines* – paskyrimą, geresnį pagrindinių RSP priežasčių nustatymą ir informuotumo politiniu lygiu apie aspektus, kuriuos Libane reikia tobulinti, didinimą. Libano DGCA pateikė išsamų Libane galiojančių OVP sąrašą ir informaciją apie dviem oro vežėjams išduotų OVP atnaujinimą;
- (56) Libano DGCA informavo Komisiją, jog ataskaita dėl išspręstos RSP išsiųsta ICAO. Tačiau šiuo metu tuos taisomuosius veiksmus dar reikia patikrinti;
- (57) 2014 m. spalio 14–15 d. Komisija surengė neoficialų vizitą į Libano DGCA. Per šį vizitą Libanas atkreipė dėmesį į pažangą, kurią DGCA padarė nuo 2014 m. liepos mėn., visų pirma dėl gerai palaikomų ryšių su Sąjunga. Libanas rimtai vertina Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos nurodytas RSP ir patikrino visus OVP. Libano DGCA pabrėžė, jog dabar Civilinės aviacijos generalinis direktoratas turi visus įgaliojimus stebėti visų oro linijų saugos aspektus, neatsižvelgiant į tai, kad dar nėra savarankiškos ir tinkamai aprūpintos civilinės aviacijos administracijos. 2014 m. lapkričio 9 d. Libanas pateikė papildomą informaciją apie savo aviacijos saugos veiksmų planą, įskaitant tolesnio savarankiškos civilinės aviacijos administracijos plėtojimo planus;

- (58) atsižvelgiant į tai, kas nurodyta pirmiau, vadovaujantis Reglamento (EB) Nr. 473/2006 3 straipsnio 2 dalimi bus tęsiamos konsultacijos su Libano institucijomis;
- (59) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir į jį įrašyti Libano oro vežėjus;
- (60) jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad dėl tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama grėsmė saugai, Komisijai gali teikti imtis tolesnių veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Libijos oro vežėjai

- (61) 2012 m. balandžio mėn. Libijos kompetentingos institucijos (toliau – LYCAA) sutiko apriboti visų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Libijoje, veiklą Sąjungoje. Buvo siekiama LYCAA suteikti laiko, kad ji galėtų tiems oro vežėjams pakartotinai išduoti pažymėjimus ir įdiegtų pakankamus priežiūros pajėgumus, siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi tarptautinių saugos standartų;
- (62) Komisija atliko tų apribojimų veiksmingumo stebėseną. Ji taip pat reguliariai konsultavosi su LYCAA dėl jos padarytos pažangos vykdant civilinės aviacijos saugos sistemos reformą;
- (63) konstatuota, kad iki 2014 m. kovo mėn. tiek LYCAA, tiek pagrindiniai oro vežėjai *Libyan Airlines* ir *Afriqiyah Airways* padarė pažangos. Tačiau pažymėjimų išdavimas tiems oro vežėjams užtruko gerokai ilgiau, nei tikėtasi;
- (64) 2014 m. balandžio mėn. ⁽¹⁾ Komisija nurodė, kad prieš leidžiant LYCAA išduoti savo oro vežėjams leidimą vykdyti veiklą Sąjungoje jai turėtų būti pateikta pakankamų įrodymų, jog buvo faktiškai užbaigtas pakartotinio pažymėjimo išdavimo procesas ir kad vykdoma tvari ir nuolatinė ICAO standartus atitinkanti priežiūra;
- (65) tačiau 2014 m. birželio–liepos mėn. saugumo padėtis Libijoje žymiai pablogėjo, visų pirma po smurto protrūkių Tripolio tarptautiniame oro uoste ir jo apylinkėse. Saugumo padėtis ir toliau išlieka nestabili. Kilus smurto protrūkiui buvo smarkiai suniokoti Tripolio tarptautiniame oro uoste esantys pastatai, infrastruktūra bei orlaiviai ir jiems padaryta žalos, todėl oro uostas ir vietos oro erdvė tapo netinkami naudoti;
- (66) atsižvelgdama į tai, kad nėra aišku, ar po smurto išpuolių LYCAA pajėgia tinkamai atlikti savo oro vežėjų priežiūrą, ir tai, kad nėra stabilios ir veiksmingos vyriausybės, Komisija nebėra pakankamai įsitikinusi, kad LYCAA tebeturi įgaliojimus apriboti Libijos oro vežėjų veiklą Sąjungoje. Be to, Komisija nėra įsitikinusi, kad LYCAA pajėgia vykdyti savo tarptautinius išpareigojimus dėl savo oro vežėjų saugos priežiūros. Be to, Komisijai susirūpinimą kelia tai, kad per smurto išpuolius padaryta žalos dideliame skaičiuje orlaivių, ir jai kyla abejonių, ar pagrįstai jie yra toliau laikomi tinkamais skraidyti;
- (67) iš 2014 m. lapkričio 25 d. LYCAA Komisijai ir Skrydžių saugos komitetui žodžiu pateiktos informacijos apie jos veiksmus siekiant užtikrinti aviacijos saugą Libijoje aišku, kad nepaisant dabartinės LYCAA vadovybės pastangų tebėra reikšmingų problemų, susijusių su tuo, kad nėra pakankamai valdoma neišvengiama grėsmė aviacijos saugai. Tą susirūpinimą iš esmės sustiprino tebesitęsiantis nestabilumas.
- (68) kadangi nėra aišku, ar LYCAA pajėgia tinkamai atlikti Libijos oro vežėjų priežiūrą ir kontroliuoti neišvengiamą grėsmę saugai, nustatyta, kad ji nepajėgia vykdyti savo tarptautinių išpareigojimų dėl aviacijos saugos;
- (69) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir visus oro vežėjus, kuriems pažymėjimai išduoti Libijoje, įtraukti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

⁽¹⁾ 2014 m. balandžio 10 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 368/2014 (OL L 108, 2014 4 11, p. 16). Žr. visų pirma šio reglamento 64 konstatuojamąją dalį.

Madagaskaro oro vežėjai

- (70) toliau aktyviai vyko konsultacijos su Madagaskaro kompetentingomis institucijomis siekiant stebėti, kokią pažangą daro šios institucijos, kad užtikrintų, jog visų oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Madagaskare, saugos priežiūra atitiktų tarptautinius saugos standartus;
- (71) 2014 m. spalio 23 d. Komisija, padedama EASA, surengė konsultacijų posėdį su Madagaskaro kompetentingomis institucijomis ir oro vežėjo *Air Madagascar* atstovais. Šiame posėdyje oro vežėjas pateikė informaciją apie savo orlaivių parko raidą ir visų pirma informavo, jog du *Boeing 737* tipo orlaiviai, kurie yra nurodyti Reglamento (ES) Nr. 474/2006 B sąraše, 2015 m. bus palaipsniui pakeisti to paties tipo orlaiviais, o 2015 m. pirmą ketvirtį orlaivių parkas bus papildytas ATR 72-600 tipo orlaiviu;
- (72) 2014 m. lapkričio 10 d. oro vežėjas *Air Madagascar* paprašė padaryti B sąrašo pakeitimų, kad būtų leista vykdyti veiklą naujaisiais *Boeing 737* tipo orlaiviais, kuriais bus pakeisti jo orlaivių parke esantys *Boeing 737* tipo orlaiviai, ir ATR 72-600 tipo orlaiviu, kuriuo bus papildytas orlaivių parkas;
- (73) oro vežėjas *Air Madagascar* pateikė įrodymų, kad jo laivyno saugos rodikliai pagerėjo. Madagaskaro kompetentingos institucijos pareiškė, kad jas tenkina tai, kaip vykdydamas skrydžius *Boeing B737* tipo orlaiviu oro vežėjas *Air Madagascar* šiuo metu laikosi ICAO reikalavimų. Valstybės narės ir EASA patvirtino, kad Europos oro uostuose atlikus patikrinimus peronuose pagal SAFA programą, nenustatyta jokių ypatingų problemų;
- (74) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad oro vežėjo *Air Madagascar* atžvilgiu reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą. Reglamento (EB) Nr. 474/2006 B priedas turėtų būti iš dalies pakeistas ir leista vykdyti veiklą B737 serijos tipo orlaiviais bei ATR 72/42 serijos orlaiviu, kurie yra arba bus įrašyti į oro vežėjui *Air Madagascar* išduotą OVP;
- (75) valstybės narės ir toliau tikrins, ar iš tiesų laikomasi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius oro vežėjo *Air Madagascar* orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

Mauritanijos Islamo Respublikos oro vežėjai

- (76) EASA informavo Komisiją apie ataskaitas, iš kurių matyti rimtų saugos trūkumų ir tai, kad oro vežėjas *Mauritania Airlines International (MAI)* sistemingai nešalina trūkumų, nustatytų pagal SAFA programą vykdamas patikrinimus perone. Šie trūkumai yra susiję su pasirengimu skrydžiui ir jo charakteristikų apskaičiavimu. Nepaisant nedidelio orlaivių būklės pagerėjimo, naujausių trūkumų pobūdis ir rimtumas daro tiesioginį poveikį saugiam veikimui ir dėl to reikia imtis taisomųjų veiksmų;
- (77) Komisija apie šiuos trūkumus tiesiogiai informavo nacionalines kompetentingas valdžios institucijas (toliau – ANAC) ir oro vežėją *Mauritania Airlines International (MAI)*, kad jie nedelsdami imtųsi rizikos mažinimo veiksmų. ANAC patvirtino gavusios informaciją ir pateikė duomenis apie tai, kiek taisomųjų veiksmų imtasi, ir apie paskiausio ICAO atlikto aerodromų bei oro navigacijos paslaugų audito rezultatus;
- (78) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir į jį įrašyti Mauritanijos Islamo Respublikos oro vežėjus;
- (79) jei iš aktualios saugos informacijos paaiškėtų, kad dėl tarptautinių saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama grėsmė saugai, Komisijai gali teikti imtis tolesnių veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

Mozambiko oro vežėjai

- (80) Mozambiko kompetentingos institucijos (toliau – IACM) pranešė toliau įgyvendinančios ICAO pateiktą ir jos patvirtintą taisomųjų veiksmų planą. 2014 m. rugsėjo 26 d. Komisijos ir EASA gautoje naujausioje pažangos ataskaitoje ir patvirtinamuosiuose dokumentuose nurodyta, kad IACM toliau vykdė teisinės sistemos atnaujinimą teikdama teisės aktų projektus, kuriais civilinės aviacijos srities aktai dar labiau suderinami su ICAO reikalavimais, sustiprinamas jos vaidmuo – ji būtų nebe vien reguliavimo, o viena iš valdžios institucijų, ir galiojančios jos taisyklės toliau derinamos su iš dalies pakeistais ICAO standartais ir rekomenduojama praktika (toliau – SARPS). Siekiant dar labiau sustiprinti priežiūros pajėgumus, tęsiamas darbuotojų įdarbinimas ir mokymas, visų pirma veiklos ir licencijavimo, aerodromų, tinkamumo skraidyti, taisyklių nustatymo bei vykdymo užtikrinimo srityse. Vidaus gebėjimų stiprinimo pastangas sustiprino partnerystė su Afrikos ir Europos valdžios institucijomis bei regioninėmis organizacijomis. Buvo atlikta visų oro uostų aerodromų sertifikavimo trūkumų analizė ir buvo pavesta parengti detalų tarptautinių oro uostų (Maputu, Beiros ir Nakalos) sertifikavimo planą siekiant 2015 m. pradėti procesą. Rengiama valstybinė saugos programa ir tikimasi, kad ji bus baigta iki 2017 m.;
- (81) IACM toliau šalino likusius per USOAP auditą nustatytus trūkumus, susijusius su atitinkamais protokolo klausimais. Be to, parengta daug atsakymams patvirtinti būtinų taisyklių ir procedūrų, o susiję dokumentai įkelti į ICAO internetinę CMA sistemą. ICAO šių veiksmų kol kas nepatvirtino;
- (82) siekdama, kad būtų patvirtinta IACM padaryta pažanga įgyvendinant jos taisomųjų veiksmų planą, ji paprašė surengti IKPV teisės aktų, CAA organizavimo, aerodromų ir oro navigacijos paslaugų srityse; šiuo metu numatyta, kad jis įvyks 2014 m. lapkričio 26 d. – gruodžio 4 d.;
- (83) atkreiptas dėmesys į IACM nurodytą padarytą didelę pažangą šalinant ICAO nustatytus trūkumus ir raginama dėti pastangas siekiant sukurti visiškai tarptautinius standartus atitinkančią aviacijos sistemą. Pripažįstant jau padarytą didelę pažangą ir atsižvelgiant į tolesnę pažangą, Sąjungos saugos vertinimo vizitas galėtų būti surengtas 2015 m. pirmą ketvirtį. Tačiau kol kas vis dar reikia visapusiškai ir tinkamai pašalinti keletą su aviacijos sauga susijusių svarbių problemų;
- (84) tebevyksta 2013 m. lapkričio 29 d. įvykusios oro vežėjo *Linhas Aéreas de Moçambique S.A.* (toliau – LAM) orlaivio avarijos tyrimas. Tikimasi, kad galutinė avarijos tyrimo ataskaita bus paskelbta iki 2014 m. pabaigos. Po šios avarijos LAM išsamiai peržiūrėjo vidaus saugos ir saugumo mokymą, mechanizmus ir procedūras; dėl to reikia įgyvendinti platesnio užmojo organizacinius ir veikimo reikalavimus. Be to, toliau buvo tobulinama saugos valdymo sistema, daugiausia dėmesio skiriant skrydžių duomenų analizei ir keitimuisi jais;
- (85) IACM taip pat pranešė toliau vykdžiusi ICAO SARPS atitinkantį pažymėjimų išdavimo oro vežėjams procesą. Remiantis IACM pateiktu sąrašu, išduotas pažymėjimas vienam naujam oro vežėjui – *Makond Lda*. Tačiau IACM negalėjo pateikti įrodymų, iš kurių būtų matyti, kad užtikrinama tarptautinius saugos standartus atitinkanti to oro vežėjo saugos priežiūra;
- (86) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir oro vežėją *Makond Lda* įtraukti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

Nepalo oro vežėjai

- (87) Komisija tęsė konsultacijas su Nepalo kompetentinga institucija (toliau – CAAN) siekdama nustatyti jos gebėjimą pakankamu mastu įgyvendinti reikiamus tarptautinius saugos standartus ir užtikrinti jų vykdymą;
- (88) remdamasi Komisijos prašymu, CAAN pateikė dokumentus apie padarytą pažangą, susijusią su saugos priežiūros veikla, įskaitant per 2014 m. vasario mėn. įvykusį Sąjungos vertinimo vizitą Nepale pastebėtus trūkumus, ICAO nustatytas RSP ir ICAO audito rezultatus;

- (89) 2014 m. rugsėjo 24 d. Komisija ir EASA surengė posėdį kartu su CAAN. Posėdyje daugiausia dėmesio skirta visų pirma pažangai įgulos narių licencijavimo, pažymėjimų išdavimo oro vežėjams ir skrydžių priežiūros srityse;
- (90) tačiau matyti, kad pažanga nepakankama ir kad reikia daugiau laiko. Visų pirma, susirūpinimą kelia tai, kad daugiapilotėje aplinkoje dirbantiems įgulos nariams keliamų reikalavimų CAAN iki šiol tinkamai neįgyvendino, pirmiausia atsižvelgiant į tai, kad 2014 m. vasario 16 d. avarijos, per kurią žuvo žmonių, ataskaitoje kaip viena iš galimų priežasčių nurodytas tinkamo įgulos mokymo nebuvimas;
- (91) be to, susirūpinimą tebekelia tai, kad CAAN atliekamas pakartotinis pažymėjimų išdavimas oro vežėjams yra nederamas ir gali būti netinkamas siekiant užtikrinti, kad visi Nepalo oro vežėjai atitiktų tarptautinius oro saugos reikalavimus. Todėl CANN paragino prašyti atitinkamų sričių ekspertų pagalbos siekiant įvertinti procesą bei patvirtinti jo tinkamumą ir prirėkus imtis veiksmų;
- (92) 2014 m. lapkričio 11 d. surengtas Komisijos, EASA ir oro vežėjų *Nepal Airlines Corporation, Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air* ir *Yeti Airlines* posėdis, skirtas apžvelgti pažangai, susijusiai su pastabomis, pateiktomis surengus Sąjungos vertinimo vietoje vizitą, ir kitais oro saugos Nepale didinimo klausimais;
- (93) vilčių teikia tam tikrų oro vežėjų gebėjimas valdyti savo veiklos riziką tiek, kad būtų galima spręsti, jog jie sugeba mažinti riziką, kurią lemia nepakankama CAAN priežiūra. Tačiau Komisija mano, kad šiuo metu Nepalo kompetentingos institucijos nepajėgia pakankamai įgyvendinti reikiamų tarptautinių saugos standartų ir užtikrinti jų laikymosi tokiu mastu, kad būtų galima sušvelninti galiojantį draudimą vykdyti veiklą;
- (94) taip pat reikėtų atkreipti dėmesį, kad 2014 m. rugpjūčio 25 d. Komisija išsiuntė CAAN raštą, kuriame paprašė pateikti atnaujintą informaciją apie jos prižiūrimus oro vežėjus. 2014 m. rugsėjo 10 d. raštu CAAN informavo Komisiją, kad nuo to laiko, kai buvo paskutinį kartą pateikta atnaujinta informacija, buvo išduotas pažymėjimas vienam naujam oro vežėjui, t. y. 2014 m. liepos 3 d. OVP Nr. 082/2014 išduotas oro vežėjui *Manang Air Pvt. Ltd.* Tačiau CAAN nepateikė įrodymų, iš kurių būtų matyti, kad užtikrinama tarptautinius saugos standartus atitinkanti šio oro vežėjo saugos priežiūra;
- (95) oro vežėjams, kuriems anksčiau būdavo išduodami atskiri OVP tik jų tarptautinei veiklai, dabar išduodamas vienintelis OVP, kuris taikomas visų rūšių veiklai. Dėl to CAAN atšaukė OVP Nr. 058/2010, išduotą oro vežėjui *Buddha Air (International Operations)*, ir OVP Nr. 059/2010, išduotą oro vežėjui *Shree Airlines (International Operations)*;
- (96) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir oro vežėjų *Manang Air Pvt.* įtraukti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą, o oro vežėjus *Buddha Air (International Operations)* ir *Shree Airlines (International Operations)* išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo;

Filipinų oro vežėjai

- (97) 2014 m. balandžio 9 d. FAA paskelbė sprendimą atsižvelgiant į audito pagal IASA programą rezultatus nustatyti aukštesnę Filipinų atitikties lygį, t. y. jį priskirti ne 2-ai, o 1-ai kategorijai. 2014 m. liepos 24 d. rašte, adresuotame Komisijai, Filipinų civilinės aviacijos administracija (toliau – CAAP) nurodė FAA sprendimą Filipinų atitikties lygį priskirti aukštesnei kategorijai. Šiame laiške taip pat nurodytas ICAO pranešimas apie tai, kad Filipinai išsprendė pirmiau nustatytas RSP. Galiausiai CAAP savo rašte pareiškė, jog kitas jos tikslas – siekti, kad oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Filipinuose, tebetaikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje būtų panaikintas;
- (98) 2014 m. rugsėjo 22 d. rašte, adresuotame CAAP, Komisija pakartojo, kad bet koks sprendimas oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Filipinuose, išbraukti iš oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašo, turi būti grindžiamas įrodymais. Dėl to 2014 m. lapkričio 4 d. buvo surengtas techninis posėdis, kuriame dalyvavo Komisijos bei EASA ekspertai ir CAAP aukšto rango atstovai;
- (99) prieš 2014 m. lapkričio 4 d. įvykusį techninį posėdį ir jo metu CAAP pateiktuose įrodymuose yra išsamiai informacija apie dabartinę jos organizacinę struktūrą ir siūlomus patobulinimus, kurie galėtų sustiprinti jos priežiūros pajėgumus. Taip pat pateikta informacija apie šiuo metu CAAP vykdomą oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Filipinuose, priežiūros veiklą. CAAP taip pat nurodė, kaip toliau tobulinama infrastruktūra, ir pateikė atnaujintą informaciją apie tolesnę siūlomą jos valstybinės saugos programos rengimo eigą;

- (100) 2014 m. rugsėjo 22 d. raštu Komisija taip pat pasiūlė, kad EASA Filipinuose surengtų techninės pagalbos vizitą vietoje. Šis vizitas buvo surengtas 2014 m. lapkričio mėn. savaitę, pradedant lapkričio 10 d.
- (101) manoma, kad 2014 m. lapkričio 4 d. techniniame posėdyje įvykusi diskusija ir pateikti įrodymai teikia vilčių, jog Filipinų kompetentingos institucijos padarė pažangą oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Filipinuose, priežiūros srityje. Todėl ateityje bus galima surengti Sąjungos tikrinamąjį vizitą vietoje;
- (102) tačiau kalbant apie CAAP tikslą pateikti prašymą visiškai panaikinti oro vežėjams, kuriems pažymėjimai išduoti Filipinuose, taikomą draudimą vykdyti veiklą, reikia pabrėžti, kad tam reikės visapusiškai įvertinti visą aktualią informaciją ir kad Sąjungos patvirtinimo vietoje vizito rezultatai turės būti patenkinami;
- (103) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo Filipinų oro vežėjų atžvilgiu iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą;
- (104) valstybės narės turi toliau tikrinti, ar oro vežėjai *Philippine Airlines* ir *Cebu Pacific Air* iš tiesų laikosi reikiamų saugos standartų, vykdydamos prioritetinius patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

Rusijos Federacijos oro vežėjai

- (105) Komisija, EASA ir valstybės narės ir toliau įdėmiai stebėjo oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijos Federacijoje ir kurie vykdo skrydžius Sąjungoje, saugos rodiklius – be kita ko, vykdė prioritetinius kai kurių Rusijos oro vežėjų orlaivių patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;
- (106) 2014 m. liepos 15 d. Komisija susitiko su oro vežėjo *Kogalymavia* atstovais, kad patvirtintų priemonių, kurių jis ėmėsi siekdamas pagerinti savo saugos padėtį, veiksmingumą. Iš esmės panašu, kad oro vežėjo *Kogalymavia* padaryta pažanga yra tvari. Oro vežėjas raginamas savo organizacijoje toliau diegti teigiamą saugos kultūrą, įskaitant svarbiausios su sauga susijusios informacijos teikimą;
- (107) 2014 m. lapkričio 6 d. Komisija, padedama EASA ir vienos valstybės narės, susitiko su Rusijos federalinės oro transporto agentūros (toliau – FATA) atstovais. Šio susitikimo tikslas – užtikrinti, kad Rusijos oro vežėjai tinkamai pašalintų per pastaruosius 12 mėnesių atliktų patikrinimų perone pagal SAFA programą metu nustatytus trūkumus dėl tų oro vežėjų. Per susitikimą FATA įsipareigojo išsamiau išnagrinėti kai kurių rimtų trūkumų priežastis ir taisyklas, kai reikalavimų nesilaikymo problema dar tinkamai neišspręsta, imtis tolesnių veiksmų;
- (108) 2014 m. lapkričio 21 d. FATA informavo Komisiją, kad ji paprašė savo oro vežėjų laiku šalinti visus SAFA duomenų bazėje nurodytus likusius trūkumus ir nuolat imtis taisomųjų veiksmų, kad būtų išvengta problemų, susijusių su patikrinimais pagal SAFA programą ir nustatytais trūkumais;
- (109) remiantis turima informacija, buvo padaryta išvada, kad nebūtina kviesti Rusijos aviacijos administraciją ar oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti Rusijos Federacijoje, dalyvauti Skrydžių saugos komiteto posėdyje;
- (110) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir jį įrašyti Rusijos Federacijos oro vežėjus;
- (111) tačiau valstybės narės turi toliau tikrinti, ar Rusijos Federacijos oro vežėjai iš tiesų laikosi tarptautinių saugos standartų, vykdydamos prioritetinius patikrinimus perone pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012. Jei iš tų tikrinimų paaiškėtų, kad dėl reikiamų saugos standartų nesilaikymo kyla neišvengiama grėsmė saugai, Komisijai galėtų tekti Rusijos Federacijos oro vežėjų atžvilgiu imtis veiksmų pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005;

San Tomė ir Prinsipės oro vežėjai

- (112) 2014 m. rugsėjo 22 d., po ilgo laiko, kai nebuvo palaikoma ryšių, San Tomė ir Prinsipės kompetentingos institucijos (toliau – INAC) pranešė apie pažangą, padarytą per tą laiką;
- (113) 2014 m. gegužės 28 d. ICAO pranešė apie tai, kad išspręstos RSP, susijusios su pažymėjimų išdavimo oro vežėjams procesu bei priežiūra ir aerodromo operatorių teikiamos apsaugos užtikrinimu. Todėl dabar San Tomė ir Prinsipė išsprendė visas pirmiau nustatytas RSP;
- (114) šiuo metu įgyvendinamas INAC pateiktas taisomųjų veiksmų planas. Iš 2014 m. balandžio viduryje parengtos jo vykdymo santraukos matyti, kad 20 % veiksmų, kuriuos planuojama įgyvendinti iki 2014 m. lapkričio pabaigos, jau įvykdyti pagal planą, 25 % šių veiksmų tebevykdomi, o likę 55 % dar nepradėti vykdyti ir tikslinė jų įvykdymo data gerokai pavėlinta;
- (115) INAC atšaukė OVP, išduotus aštuoniems oro vežėjams, būtent: *British Gulf International Company Ltd*, *Executive Jet Services*, *Global Aviation Operation*, *Goliath Air*, *Island Oil Exploration*, *Transafrik International Ltd*, *Transcargo* ir *Transliz Aviation*. INAC pateikė rašytinius įrodymus apie šioms oro vežėjams išduotų OVP atšaukimą;
- (116) Komisija atkreipia dėmesį į teigiamus pokyčius, apie kuriuos pranešė INAC, ir palankiai vertina visų pirma tai, kad atšaukti oro vežėjams, kurių pagrindinė veiklos vieta buvo už šalies ribų, išduoti OVP ir visi šių oro vežėjų orlaiviai išregistruoti iš San Tomė ir Prinsipės registro;
- (117) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir tuos oro vežėjus išbraukti iš Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedo;
- (118) be to, INAC pranešė, kad oro vežėjams *STP Airways* ir *Africa's Connection* išduoti OVP. Tačiau INAC negalėjo pateikti įrodymų, iš kurių būtų matyti, kad užtikrinama tarptautinius saugos standartus atitinkanti tų dviejų oro vežėjų saugos priežiūra;
- (119) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad reikėtų iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą ir oro vežėjus *STP Airways* ir *Africa's Connection* įtraukti į Reglamento (EB) Nr. 474/2006 A priedą;

Sudano oro vežėjai

- (120) Sudano civilinės aviacijos administracija (toliau – SCAA) pateikė Komisijai informaciją apie keturis oro vežėjus: *BADR Airlines* (BDR), *Nova Airlines* (NOV), *Sudan Airways* (SUD) ir *Tarco Air* (TRQ). Iš patvirtinamųjų dokumentų matyti, kad tie oro vežėjai saugą valdo skirtingu lygiu. Vis dėlto iš tų dokumentų darytina išvada, kad padaryta didelė pažanga rengiantis galimam Sąjungos tikrinamajam vizitui 2015 m.;
- (121) SCAA taip pat informavo Komisiją apie paskiausio ICAO atlikto aerodromų ir oro navigacijos paslaugų audito rezultatus. Nors šis auditas atliktas tose srityse, kurios iš esmės nėra susijusios su Sąjungai didžiausią susirūpinimą keliančiais klausimais dėl Sudane registruotų oro vežėjų techninių sričių, t. y. personalo licencijų, veiklos ir tinkamumo skraidyti, iš to matyti, kad SCAA stengėsi kompleksiskai spręsti visas aviacijos saugos problemas;
- (122) panašu, jog SCAA realistiškai ir laipsniškai padarė tvarių patobulinimų. Tačiau vis dar reikia atlikti išsamų vertinimą, kad būtų nustatyta, ar SCAA ir oro vežėjai, kuriems pažymėjimai išduoti Sudane, laikosi tarptautinių saugos standartų. Be to, prieš svarstant bet kokius pasiūlymus iš dalies pakeisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą, reikia surengti Sąjungos tikrinamąjį vizitą ir atlikti dar vieną patikrinimą;
- (123) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo Sudano oro vežėjų atžvilgiu iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą;

Zambijos oro vežėjai

- (124) 2014 m. gegužės 15 d. raštu Zambijos civilinės aviacijos departamentas pranešė Komisijai, kad pradėjo veikti Zambijos civilinės aviacijos administracija (toliau – ZCAA) ir stiprinami jos administraciniai gebėjimai. Tame rašte taip pat pateikta atnaujinta informacija apie taisomuosius veiksmus, kurių imtasi siekiant pašalinti esamus trūkumus, ir saugos planas; jį Komisija gavo 2014 m. rugpjūčio 5 d. Tame saugos plane išdėstyti papildomi veiksmai, kurių reikia imtis siekiant Zambijoje sukurti veiksmingą ir rezultatyvią saugos reguliavimo ir priežiūros sistemą, ir nustatyti trumpalaikiai, vidutinio laikotarpio ir ilgalaikiai tikslai;
- (125) panašu, kad Zambijos civilinės aviacijos departamentas padarė pažangą, o Zambijos valdžios institucijos yra skatinamos toliau daryti daugiau patobulinimų, kad tinkamu metu, atlikus reikiamą patikrinimą, šiuo metu taikomi apribojimai būtų panaikinti. Tačiau kol kas yra likę kai kurių reikšmingų trūkumų, visų pirma susijusių su ZCAA įsteigimu, įskaitant pakankamą skaičių tinkamai parengtų darbuotojų, ir su įstatymų ir kitų teisės aktų atnaujinimu siekiant įgyvendinti ICAO priedų nuostatas, kurios buvo nurodytos saugos plane ir kurių atžvilgiu dar reikia imtis atitinkamų veiksmų;
- (126) todėl remiantis Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 priede išdėstytais bendraisiais kriterijais nustatyta, kad šiuo metu nėra pagrindo Zambijos oro vežėjų atžvilgiu iš dalies keisti oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, Bendrijos sąrašą;
- (127) Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 8 straipsnio 2 dalyje pripažįstama būtinybė sprendimus priimti greitai ir, jei reikia, skubiai, turint omenyje jų įtaką saugai. Todėl siekiant apsaugoti neskelbtiną informaciją ir sumažinti komercinį poveikį labai svarbu, kad sprendimai dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje arba tos veiklos apribojimai, sąrašo atnaujinimo būtų skelbiami ir įsigalioję tuoj pat po jų priėmimo;
- (128) todėl Reglamentas (EB) Nr. 474/2006 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;
- (129) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka Skrydžių saugos komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 474/2006 iš dalies keičiamas taip:

- 1) A priedas pakeičiamas šio reglamento A priede išdėstytu tekstu;
- 2) B priedas pakeičiamas šio reglamento B priede išdėstytu tekstu.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2014 m. gruodžio 11 d.

*Komisijos vardu
Pirmininko pavedimu
Violeta BULC
Komisijos narė*

A PRIEDAS

ORO VEŽĖJŲ, KURIEMS DRAUDŽIAMA VYKDYTI VEIKLĄ EUROPOS SAJUNGOJE, SĄRAŠAS SU IŠIMTIMIS ⁽¹⁾

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinamas
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ganos Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Afganistano institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Afganistano Islamo Respublika
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistano Islamo Respublika
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistano Islamo Respublika
PAMIR AIRLINES	Nežinomas	PIR	Afganistano Islamo Respublika
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Afganistano Islamo Respublika
Visi oro vežėjai, išskyrus į B priedą įrašytą TAAG Angola Airlines, kuriems pažymėjimus išdavė Angolos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Angolos Respublika
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Angolos Respublika
AIR GICANGO	009	Nežinomas	Angolos Respublika
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolos Respublika
AIR NAVE	017	Nežinomas	Angolos Respublika
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolos Respublika
ANGOLA AIR SERVICES	006	Nežinomas	Angolos Respublika
DIEXIM	007	Nežinomas	Angolos Respublika
FLY540	AO 004-01 FLYA	Nežinomas	Angolos Respublika
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolos Respublika
HELIANG	010	Nežinomas	Angolos Respublika

⁽¹⁾ A priede išvardytiems oro vežėjams gali būti leidžiama naudotis skrydžių teisėmis nuomojantis oro vežėjo, kuriam draudimas vykdyti veiklą netaikomas, orlaivį su įgula, jeigu jie laikosi reikiamų saugos standartų.

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Nežinomas	Angolos Respublika
MAVEWA	016	Nežinomas	Angolos Respublika
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolos Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Benino institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Benino Respublika
AERO BENIN	PEA Nr. 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Benino Respublika
AFRICA AIRWAYS	Nežinomas	AFF	Benino Respublika
ALAFIA JET	PEA Nr. 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Nežinomas	Benino Respublika
BENIN GOLF AIR	PEA Nr. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Benino Respublika
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA Nr. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Benino Respublika
COTAIR	PEA Nr. 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Benino Respublika
ROYAL AIR	PEA Nr. 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Benino Respublika
TRANS AIR BENIN	PEA Nr. 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Benino Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kongo Respublikos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Kongo Respublika
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongo Respublika
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Nežinomas	Kongo Respublika
EMERAUDE	RAC06-008	Nežinomas	Kongo Respublika
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongo Respublika
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Kongo Respublika
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Nežinomas	Kongo Respublika
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Nežinomas	Kongo Respublika
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Kongo Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kongo Demokratinės Respublikos (KDR) institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
ARMY GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministerijos atstovo parašas (potvarkis Nr. 78/205)	LCG	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Nežinomas	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Kongo Demokratinė Respublika (KDR)
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Džibučio institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Džibutis
DAALLO AIRLINES	Nežinomas	DAO	Džibutis
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Pusiaujo Gvinėjos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Pusiaujo Gvinėja
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Pusiaujo Gvinėja
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Nežinomas	Pusiaujo Gvinėja
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Nežinomas	Pusiaujo Gvinėja
TANGO AIRWAYS	Nežinomas	Nežinomas	Pusiaujo Gvinėja
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Eritrėjos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Eritrėja

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
ERITREAN AIRLINES	AOC Nr. 004	ERT	Eritrėja
NASAIR ERITREA	AOC Nr. 005	NAS	Eritrėja
Visi oro vežėjai, išskyrus į B priedą įrašytus Gabon Airlines, Afrijet ir SN2AG, kuriems pažymėjimus išdavė Gabono Respublikos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Gabono Respublika
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gabono Respublika
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gabono Respublika
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabono Respublika
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabono Respublika
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gabono Respublika
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabono Respublika
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabono Respublika
Visi oro vežėjai, išskyrus Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua ir Indonesia Air Asia, kuriems pažymėjimus išdavė Indonezijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Indonezijos Respublika
AIR BORN INDONESIA	135-055	Nežinomas	Indonezijos Respublika
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Indonezijos Respublika
ASCO NUSA AIR	135-022	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Indonezijos Respublika
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Nežinomas	Indonezijos Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Indonezijos Respublika
BATIK AIR	121-050	BTK	Indonezijos Respublika
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Indonezijos Respublika
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Nežinomas	Indonezijos Respublika
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonezijos Respublika
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indonezijos Respublika
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonezijos Respublika
EASTINDO	135-038	ESD	Indonezijos Respublika
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Nežinomas	Indonezijos Respublika
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Nežinomas	Indonezijos Respublika
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonezijos Respublika
HEAVY LIFT	135-042	Nežinomas	Indonezijos Respublika
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Nežinomas	Indonezijos Respublika
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Indonezijos Respublika
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Nežinomas	Indonezijos Respublika
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Indonezijos Respublika
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Indonezijos Respublika
KAL STAR	121-037	KLS	Indonezijos Respublika
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonezijos Respublika
KOMALA INDONESIA	135-051	Nežinomas	Indonezijos Respublika
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonezijos Respublika
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonezijos Respublika
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Indonezijos Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
MARTABUANA ABADION	135-049	Nežinomas	Indonezijos Respublika
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Nežinomas	Indonezijos Respublika
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonezijos Respublika
MIMIKA AIR	135-007	Nežinomas	Indonezijos Respublika
MY INDO AIRLINES	121-042	Nežinomas	Indonezijos Respublika
NAM AIR	121-058	Nežinomas	Indonezijos Respublika
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Nežinomas	Indonezijos Respublika
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Indonezijos Respublika
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Nežinomas	Indonezijos Respublika
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Indonezijos Respublika
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Nežinomas	Indonezijos Respublika
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonezijos Respublika
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Nežinomas	Indonezijos Respublika
PURA WISATA BARUNA	135-025	Nežinomas	Indonezijos Respublika
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonezijos Respublika
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Nežinomas	Indonezijos Respublika
SKY AVIATION	121-028	Nežinomas	Indonezijos Respublika
SKY AVIATION	135-044	Nežinomas	Indonezijos Respublika
SMAC	135-015	SMC	Indonezijos Respublika
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonezijos Respublika
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Indonezijos Respublika
SURYA AIR	135-046	Nežinomas	Indonezijos Respublika
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Indonezijos Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Indonezijos Respublika
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonezijos Respublika
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Indonezijos Respublika
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonezijos Respublika
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonezijos Respublika
UNINDO	135-040	Nežinomas	Indonezijos Respublika
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonezijos Respublika
Visi oro vežėjai, išskyrus Air Astana, kuriems pažymėjimus išdavė Kazachstano institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Kazachstano Respublika
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Kazachstano Respublika
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Kazachstano Respublika
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Kazachstano Respublika
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Kazachstano Respublika
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Kazachstano Respublika
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Kazachstano Respublika
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Kazachstano Respublika
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Kazachstano Respublika
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Kazachstano Respublika
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Kazachstano Respublika
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Kazachstano Respublika
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Kazachstano Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Kazachstano Respublika
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Kazachstano Respublika
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Kazachstano Respublika
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Kazachstano Respublika
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Kazachstano Respublika
SCAT	KZ-01/004	VSV	Kazachstano Respublika
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Kazachstano Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Kirgizijos Respublikos valdžios institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Kirgizijos Respublika
AIR BISHKEK (buvęs EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgizijos Respublika
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizijos Respublika
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizijos Respublika
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgizijos Respublika
HELI SKY	47	HAC	Kirgizijos Respublika
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizijos Respublika
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgizijos Respublika
S GROUP INTERNATIONAL (buvęs S GROUP AVIATION)	45	INT	Kirgizijos Respublika
SKY BISHKEK	43	BIS	Kirgizijos Respublika
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizijos Respublika
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgizijos Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
TEZ JET	46	TEZ	Kirgizijos Respublika
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizijos Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Liberijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą			Liberija
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Libijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Libija
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libija
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libija
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libija
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libija
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libija
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libija
PETRO AIR	025/08	PEO	Libija
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Mozambiko Respublikos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Mozambiko Respublika
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Nežinomas	Mozambiko Respublika
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Nežinomas	Mozambiko Respublika
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	Nežinomas	Mozambiko Respublika
CPY – CROSPRAYERS	MOZ-06	Nežinomas	Mozambiko Respublika
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	Nežinomas	Mozambiko Respublika
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Nežinomas	Mozambiko Respublika
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Nežinomas	Mozambiko Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Nežinomas	Mozambiko Respublika
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Mozambiko Respublika
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Mozambiko Respublika
MAKOND, LDA	MOZ-20	Nežinomas	Mozambiko Respublika
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Mozambiko Respublika
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Nežinomas	Mozambiko Respublika
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Nežinomas	Mozambiko Respublika
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Nežinomas	Mozambiko Respublika
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Mozambiko Respublika
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Nežinomas	Mozambiko Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Nepalo institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Nepalo Respublika
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Nežinomas	Nepalo Respublika
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Nežinomas	Nepalo Respublika
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepalo Respublika
FISHTAIL AIR	017/2001	Nežinomas	Nepalo Respublika
GOMA AIR	064/2010	Nežinomas	Nepalo Respublika
MAKALU AIR	057A/2009	Nežinomas	Nepalo Respublika
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Nežinomas	Nepalo Respublika
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Nežinomas	Nepalo Respublika
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Nežinomas	Nepalo Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepalo Respublika
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepalo Respublika
SIMRIK AIR	034/2000	Nežinomas	Nepalo Respublika
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepalo Respublika
SITA AIR	033/2000	Nežinomas	Nepalo Respublika
TARA AIR	053/2009	Nežinomas	Nepalo Respublika
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepalo Respublika
Visi oro vežėjai, išskyrus Philippine Airlines ir Cebu Pacific Air, kuriems pažymėjimus išdavė Filipinų institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Filipinų Respublika
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Nežinomas	Filipinų Respublika
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Filipinų Respublika
AIR JUAN AVIATION	2013053	Nežinomas	Filipinų Respublika
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Filipinų Respublika
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Nežinomas	Filipinų Respublika
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Nežinomas	Filipinų Respublika
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Filipinų Respublika
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Nežinomas	Filipinų Respublika
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Nežinomas	Filipinų Respublika
CM AERO SERVICES	20110401	Nežinomas	Filipinų Respublika
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Nežinomas	Filipinų Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Nežinomas	Filipinų Respublika
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Nežinomas	Filipinų Respublika
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Filipinų Respublika
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Filipinų Respublika
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Filipinų Respublika
LION AIR	2009019	Nežinomas	Filipinų Respublika
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Nežinomas	Filipinų Respublika
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Filipinų Respublika
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Nežinomas	Filipinų Respublika
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Nežinomas	Filipinų Respublika
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Nežinomas	Filipinų Respublika
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Nežinomas	Filipinų Respublika
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Nežinomas	Filipinų Respublika
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Filipinų Respublika
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Filipinų Respublika
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Nežinomas	Filipinų Respublika
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Nežinomas	Filipinų Respublika
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Nežinomas	Filipinų Respublika
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Filipinų Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė San Tomė ir Prinsipės institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			San Tomė ir Prinsipė
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	San Tomė ir Prinsipė
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	San Tomė ir Prinsipė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Siera Leonės valdžios institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą vežėjų priežiūrą, įskaitant			Siera Leonė
AIR RUM, LTD	Nežinomas	RUM	Siera Leonė
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Nežinomas	DTY	Siera Leonė
HEAVYLIFT CARGO	Nežinomas	Nežinomas	Siera Leonė
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Nežinomas	ORJ	Siera Leonė
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Nežinomas	PRR	Siera Leonė
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Nežinomas	SVT	Siera Leonė
TEEBAH AIRWAYS	Nežinomas	Nežinomas	Siera Leonė
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Sudano institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Sudano Respublika
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Sudano Respublika
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Sudano Respublika
BADER AIRLINES	35	BDR	Sudano Respublika
BENTIUIR AIR TRANSPORT	29	BNT	Sudano Respublika
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudano Respublika
DOVE AIRLINES	52	DOV	Sudano Respublika
ELIDINER AVIATION	8	DND	Sudano Respublika
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Sudano Respublika

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris arba licencijos oro susisiekimui vykdyti numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė
GREEN FLAG AVIATION	17	Nežinomas	Sudano Respublika
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudano Respublika
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudano Respublika
KUSH AVIATION	60	KUH	Sudano Respublika
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Sudano Respublika
MID AIRLINES	25	NYL	Sudano Respublika
NOVA AIRLINES	46	NOV	Sudano Respublika
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Sudano Respublika
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Sudano Respublika
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Sudano Respublika
Visi oro vežėjai, kuriems pažymėjimus išdavė Zambijos institucijos, atsakingos už teisės aktais nustatytą oro vežėjų priežiūrą, įskaitant			Zambija
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambija

B PRIEDAS

ORO VEŽĖJŲ, KURIŲ VEIKLAI ES TAIKOMI APRIBOJIMAI, SĄRAŠAS ⁽¹⁾

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė	Orlaivių, kuriems taikomi apribojimai, tipas	Registracijos ženklas (-ai) ir, jei žinomas (-i), orlaivio serijos numeris (-iai)	Registracijos valstybė
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolos Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus penkis <i>Boeing B777</i> tipo orlaivius ir keturis <i>Boeing B737-700</i> tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Angolos Respublika
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	KZR	Kazachstanas	Visi orlaiviai, išskyrus <i>Boeing B767</i> tipo orlaivius, <i>Boeing B757</i> tipo orlaivius ir <i>Airbus A319/320/321</i> tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus: <i>Boeing B767</i> tipo orlaivių parkui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP; <i>Boeing B757</i> tipo orlaivių parkui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP; <i>Airbus A319/320/321</i> tipo orlaivių parkui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP.	Aruba (Nyderlandų Karalystė)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komorai	Visi orlaiviai, išskyrus LET 410 UVP.	Visi orlaiviai, išskyrus D6-CAM (851336).	Komorai
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabono Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus du <i>Falcon 50</i> tipo orlaivius ir du <i>Falcon 900</i> tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, TR-AFR.	Gabono Respublika
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabono Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus vieną <i>Boeing B767-200</i> tipo orlaivį.	Visi orlaiviai, išskyrus TR-LHP.	Gabono Respublika
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabono Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus vieną <i>Challenger CL-601</i> tipo orlaivį ir vieną <i>HS-125-800</i> tipo orlaivį.	Visi orlaiviai, išskyrus TR-AAG, ZS-AFG.	Gabono Respublika; Pietų Afrikos Respublika
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Ganos Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus du <i>DC8-63F</i> tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus 9G-TOP ir 9G-RAC.	Ganos Respublika

⁽¹⁾ B priede išvardytiems oro vežėjams gali būti leidžiama naudotis skrydžių teisėmis nuomojant oro vežėjo, kuriam draudimas vykdyti veiklą netaikomas, orlaivį su įgula, jeigu jie laikosi reikiamų saugos standartų.

Oro vežėjo pažymėjime nurodytas juridinio asmens pavadinimas (ir pavadinimas, kuriuo vykdoma komercinė veikla, jeigu skiriasi)	Oro vežėjo pažymėjimo numeris	Oro vežėjo ICAO paskyrimo kodas	Oro vežėjo valstybė	Orlaivių, kuriems taikomi apribojimai, tipas	Registracijos ženklas (-ai) ir, jei žinomas (-i), orlaivio serijos numeris (-iai)	Registracijos valstybė
IRAN AIR (*)	FS100	IRA	Irano Islamo Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus keturiolika <i>Airbus A300</i> tipo orlaivių, aštuonis <i>Airbus A310</i> tipo orlaivius ir vieną orlaivį <i>Boeing B737</i> .	Visi orlaiviai, išskyrus EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Irano Islamo Respublika
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Korėjos Liaudies Demokratinė Respublika	Visi orlaiviai, išskyrus du <i>TU-204</i> tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus P-632, P-633.	Korėjos Liaudies Demokratinė Respublika
AIR MADAGASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagaskaras	Visi orlaiviai, išskyrus <i>Boeing B737</i> tipo orlaivius, <i>ATR 72/42</i> tipo orlaivius ir tris <i>DHC 6-300</i> tipo orlaivius.	Visi orlaiviai, išskyrus: <i>Boeing B737</i> tipo orlaivių parkui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP; <i>ATR 72/42</i> tipo orlaivių parkui priklausančius orlaivius, kaip nurodyta OVP; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Madagaskaro Respublika

(1) Oro vežėjui *Air Astana* leidžiama naudoti tik konkrečių nurodytų tipų orlaivius su sąlyga, kad jie registruoti Aruboje ir kad apie visus oro vežėjo pažymėjimo pakeitimus laiku pranešama Komisijai ir Eurokontrolėi.

(2) Šiuo metu Sąjungoje vykdomiems skrydžiams oro vežėjui *Afrijet* leidžiama naudoti tik nurodytus orlaivius.

(3) Šiuo metu Sąjungoje vykdomiems skrydžiams oro vežėjui *Gabon Airlines* leidžiama naudoti tik nurodytus orlaivius.

(4) Skrydžius į Sąjungą oro vežėjui *Iran Air* leidžiama vykdyti tik nurodytais orlaiviais Komisijos reglamento (ES) Nr. 590/2010 69 konstatuojamojoje dalyje išdėstytomis sąlygomis (OL L 170, 2010 7 6, p. 15).

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) Nr. 1319/2014**2014 m. gruodžio 11 d.****kuriuo nustatomos standartinės importo vertės, skirtos tam tikrų vaisių ir daržovių įvežimo kainai nustatyti**

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2013 m. gruodžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1308/2013, kuriuo nustatomas bendras žemės ūkio produktų rinkų organizavimas ir panaikinami Tarybos reglamentai (EEB) Nr. 922/72, (EEB) Nr. 234/79, (EB) Nr. 1037/2001 ir (EB) Nr. 1234/2007 ⁽¹⁾,atsižvelgdama į 2011 m. birželio 7 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 543/2011, kuriuo nustatomos išsamių Tarybos reglamento (EB) Nr. 1234/2007 taikymo vaisių bei daržovių ir perdirbtų vaisių bei daržovių sektoriuose taisyklės ⁽²⁾, ypač į jo 136 straipsnio 1 dalį,

kadangi:

- (1) Įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 543/2011, atsižvelgiant į daugiašalių derybų dėl prekybos Urugvajaus raunde rezultatus, nustatomi kriterijai, pagal kuriuos Komisija nustato standartinės importo iš trečiųjų šalių vertes produktams ir laikotarpiams, nurodytiems jo XVI priedo A dalyje;
- (2) remiantis Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 543/2011 136 straipsnio 1 dalimi, standartinė importo vertė apskaičiuojama kiekvieną darbo dieną atsižvelgiant į kintančius kasdienes duomenis. Todėl šis reglamentas turėtų įsigalioti jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dieną,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 543/2011 136 straipsnyje minimos standartinės importo vertės yra nustatytos šio reglamento priede.

*2 straipsnis*Šis reglamentas įsigalioja jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dieną.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2014 m. gruodžio 11 d.

Komisijos vardu
Pirmininko pavedimu
Jerzy PLEWA

Žemės ūkio ir kaimo plėtros generalinis direktorius⁽¹⁾ O L L 347, 2013 12 20, p. 671.⁽²⁾ O L L 157, 2011 6 15, p. 1.

PRIEDAS

Standartinės importo vertės, skirtos kai kurių vaisių ir daržovių įvežimo kainai nustatyti

(EUR/100 kg)

KN kodas	Trečiosios šalies kodas ⁽¹⁾	Standartinė importo vertė
0702 00 00	AL	62,5
	IL	107,2
	MA	81,6
	TN	139,2
	TR	112,1
	ZZ	100,5
0707 00 05	AL	63,5
	EG	191,6
	MA	164,1
	TR	138,7
	ZZ	139,5
0709 93 10	MA	64,0
	TR	122,0
	ZZ	93,0
0805 10 20	AR	35,3
	MA	68,6
	SZ	37,7
	TR	61,9
	UY	32,9
	ZA	34,5
	ZW	33,9
	ZZ	43,5
0805 20 10	MA	61,0
	ZZ	61,0
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	IL	102,5
	TR	77,8
	ZZ	90,2
0805 50 10	TR	71,9
	ZZ	71,9
0808 10 80	BR	51,7
	CA	135,6
	CL	79,6
	NZ	90,6
	US	117,2
	ZA	143,4
	ZZ	103,0

(EUR/100 kg)

KN kodas	Trečiosios šalies kodas ⁽¹⁾	Standartinė importo vertė
0808 30 90	CN	82,9
	TR	174,9
	US	173,2
	ZZ	143,7

⁽¹⁾ Šalių nomenklatūra nustatyta 2012 m. lapkričio 27 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1106/2012, kuriuo dėl šalių ir teritorijų nomenklatūros atnaujinimo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 471/2009 dėl Bendrijos statistikos, susijusios su išorės prekyba su ES nepriklausančiomis šalimis (OL L 328, 2012 11 28, p. 7). Kodas „ZZ“ atitinka „kitas šalis“.

DIREKTYVOS

KOMISIJOS DIREKTYVA 2014/106/ES

2014 m. gruodžio 5 d.

kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje V ir VI priedai

(Tekstas svarbus EEE)

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 3 dalį,

kadangi:

- (1) Direktyvos 2008/57/EB V priede reikėtų išsamiau apibrėžti posistemių EB patikros deklaracijos apimtį ir turinį. Visų pirma reikėtų aiškiai suformuluoti, kokia yra tokią deklaraciją pasirašiusio asmens atsakomybė;
- (2) Direktyvos 2008/57/EB V priede reikėtų patikslinti procedūras, susijusias su patikros deklaracija, rengiama, kai daromi esamų posistemių pakeitimai ir kai notifikuotosios įstaigos atlieka papildomas patikras;
- (3) Direktyvos 2008/57/EB VI priede reikėtų paaiškinti posistemių patikros procedūros tikslą. Be to, tame pačiame priede reikėtų nustatyti patikros procedūros, taikomos, kai daromi esamų posistemių pakeitimai, principus;
- (4) šioje direktyvoje numatytos priemonės atitinka pagal Direktyvos 2008/57/EB 29 straipsnio 1 dalį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 2008/57/EB V ir VI priedai pakeičiami šios direktyvos atitinkamai I ir II prieduose pateiktu tekstu.

2 straipsnis

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo 2016 m. sausio 1 d. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Valstybės narės, priimdamos tuos teisės aktus, daro juose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma juos oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

⁽¹⁾ O L L 191, 2008 7 18, p. 1.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų pagrindinių nacionalinės teisės aktų nuostatų tekstus.
3. Įpareigojimas šią direktyvą perkelti į nacionalinę teisę ir ją įgyvendinti netaikomas Kipro Respublikai ir Maltos Respublikai, kol jų teritorijose nėra geležinkelių sistemos.

3 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje 2014 m. gruodžio 5 d.

Komisijos vardu
Pirmininkas
Jean-Claude JUNCKER

I PRIEDAS

„V PRIEDAS

POSISTEMIŲ EB PATIKROS DEKLARACIJA

1. POSISTEMIŲ EB PATIKROS DEKLARACIJA

Posistemio EB patikros deklaracija – 18 straipsnyje nurodyto pareiškėjo parengta deklaracija, kurioje jis priiimdamas visą atsakomybę deklaruoja, kad atitinkamas posistemis, kuriam buvo taikomos reikiamos patikros procedūros, atitinka susijusių Sąjungos teisės aktų, taip pat visų susijusių nacionalinių taisyklių reikalavimus.

EB patikros deklaracija ir prie jos pridedami dokumentai turi būti pažymėti data ir pasirašyti.

EB patikros deklaracija turi būti grindžiama informacija, gauta atlikus VI priede nustatytą posistemio EB patikros procedūrą. Deklaracija turi būti surašyta ta pačia kalba, kaip ir techninė byla, pridedama prie EB patikros deklaracijos; joje turi būti bent šie dalykai:

- a) nuorodos į šią direktyvą, TSS ir taikomas nacionalines taisykles;
- b) jei taikoma išlyga, jei patobulinimui ar atnaujinimui taikomos ne visos TSS, jei TSS numatytas pereinamasis laikotarpis arba specifinis atvejis, nurodoma (-os) TSS ar jos (jų) dalys, pagal kurią (-ias) atitiktis atliekant EB patikros procedūrą nebuvo patikrinta, ir taikytos nacionalinės taisyklės;
- c) 18 straipsnyje nurodyto pareiškėjo pavadinimas ir adresas (nurodomas firmos pavadinimas ir tikslus adresas; įgaliotojo atstovo atveju taip pat nurodomas perkančiosios organizacijos arba gamintojo firmos pavadinimas);
- d) trumpas posistemio aprašymas;
- e) 18 straipsnyje nurodytą EB patikrą (-as) atlikusios (-ių) notifikuosios (-ųjų) įstaigos (-ų) pavadinimas (-ai) bei adresas (-ai) ir identifikacijos numeris (-iai);
- f) notifikuosios (-ųjų) įstaigos (-ų), kuri (-ios) įvertino atitiktį kitiems atsižvelgiant į Sutartį parengtiems teisės aktams, pavadinimas (-ai) bei adresas (-ai) ir identifikacijos numeris (-iai);
- g) paskirtosios (-ųjų) įstaigos (-ų), kuri (-ios) patikrino atitiktį 17 straipsnio 3 dalyje nurodytoms nacionalinėms taisyklėms, pavadinimas (-ai) ir adresas (-ai);
- h) vertinimo įstaigos (-ų), kuri (-ios) parengė saugos vertinimo ataskaitas, susijusias su bendrųjų saugos būdų pavojui įvertinti taikymu, kai reikalaujama pagal šią direktyvą, pavadinimas ir adresas;
- i) techninėje byloje, pridedamoje prie EB patikros deklaracijos, esančių dokumentų nuorodos;
- j) visos svarbios laikinos ar galutinės nuostatos, kurias turi atitikti posistemiai, visų pirma, jei taikoma, visi eksploataavimo apribojimai ar sąlygos;
- k) pasirašiusiojo asmens tapatybė (t. y. fizinis asmuo ar asmenys, įgalioti pasirašyti deklaraciją).

Jei VI priede daroma nuoroda į tarpinę posistemio patikrą (TPP), tai deklaracijai taikomos šio skirsnio nuostatos.

2. POSISTEMIŲ EB PATIKROS DEKLARACIJA, RENGIAMA, KAI DAROMI POSISTEMIŲ PAKEITIMAI

Jei EB patikros deklaracijoje nurodyto posistemio pakeitimas nėra pakeitimas atliekant techninę priežiūrą, nepažeidžiant 20 straipsnio taikomos toliau nurodytos nuostatos.

- 2.1. Jei pakeitimą atliekantis subjektas įrodo, kad pakeitimas neturi poveikio pagrindinėms posistemio projekto charakteristikoms, kurios yra susijusios su atitiktimi reikalavimams dėl pagrindinių parametrų:
 - a) pakeitimą atliekantis subjektas atnaujina prie EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje esančių dokumentų nuorodas;
 - b) naujos EB patikros deklaracijos rengti nereikia.
- 2.2. Jei pakeitimą atliekantis subjektas įrodo, kad pakeitimas turi poveikio pagrindinėms posistemio projekto charakteristikoms, kurios yra susijusios su atitiktimi reikalavimams dėl kai kurių pagrindinių parametrų:
 - a) pakeitimą atliekantis subjektas parengia papildomą EB patikros deklaraciją ir joje nurodo atitinkamus pagrindinius parametrus;
 - b) prie papildomos EB patikros deklaracijos pridedamas nebegaliojančių pradinės techninės bylos, pridėtos prie pradinės EB patikros deklaracijos, dokumentų sąrašas;
 - c) prie EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje pateikiami įrodymai, kad pakeitimai turi poveikio tik a punkte nurodytiems pagrindiniams parametrams;
 - d) papildomai EB patikros deklaracijai *mutatis mutandis* taikomos šio priedo 1 skirsnio nuostatos;
 - e) pradinė EB patikros deklaracija tebegalioja su pakeitimu nesusijusiems pagrindiniams parametrams.

3. POSISTEMIŲ EB PATIKROS DEKLARACIJA, RENGIAMA, KAI ATLIEKAMOS PAPILDOMOS PATIKROS

Posistemio EB patikros deklaraciją galima papildyti, jeigu buvo atliktos papildomos patikros, ypač jeigu tokių papildomų patikrų reikia dėl papildomo leidimo pradėti eksploatuoti. Tokiu atveju papildoma deklaracija galioja tik elementams, kurių papildoma patikra buvo atlikta.“

II PRIEDAS

„VI PRIEDAS

POSISTEMIŲ EB PATIKROS PROCEDŪRA

1. BENDRIEJI PRINCIPAI

EB patikros procedūra – 18 straipsnyje nurodyto pareiškėjo vykdoma procedūra siekiant patvirtinti, kad įvykdyti su posistemių susijusių atitinkamų Sąjungos teisės aktų ir nacionalinių taisyklių reikalavimai ir posistemį galima leisti pradėti eksploatuoti.

2. NOTIFIKUOTOSIOS ĮSTAIGOS IŠDUODAMAS PATIKROS SERTIFIKATAS

2.1. Įžanga

Šioje direktyvoje EB patikra remiantis TSS – procedūra, kurią vykdydama notifikuotoji įstaiga tikrina ir patvirtina, kad posistemis atitinka reikiamas technines sąveikos specifikacijas (TSS).

Tai nedaro poveikio perkančiosios organizacijos ar gamintojo (t. y. 18 straipsnyje nurodyto pareiškėjo) pareigoms laikytis kitų taikomų teisės aktų, parengtų atsižvelgiant į Sutartį, įskaitant kituose teisės aktuose numatytas patikras, atliekamas vertinimo įstaigų.

2.2. Tarpinė posistemio patikra (TPP)

2.2.1. Principai

Perkančiosios organizacijos ar gamintojo (t. y. 18 straipsnyje nurodyto pareiškėjo) prašymu gali būti tikrinamos posistemio dalys arba apsiribojama tam tikrais patikros procedūros etapais. Šiais atvejais patikros rezultatai gali būti užfiksuojami tarpinės posistemio patikros (TPP) sertifikate, kurį išduoda perkančiosios organizacijos ar gamintojo (t. y. 18 straipsnyje nurodyto pareiškėjo) pasirinkta notifikuotoji įstaiga.

TPP sertifikate turi būti nurodyta, pagal kurias techninės sąveikos specifikacijas įvertinta atitiktis.

2.2.2. Posistemio dalys

18 straipsnyje nurodytas pareiškėjas gali pateikti prašymą dėl bet kurios dalies, į kurias jis nusprendė suskaidyti posistemį, TPP. Kiekviena dalis tikrinama visais 2.2.3 punkte nustatytais etapais.

2.2.3. Patikros procedūros etapai

Posistemis arba tam tikros posistemio dalys tikrinami visais toliau išvardytais etapais:

- a) bendras projektas;
- b) gamyba: konstravimas, įskaitant visų pirma civilinės inžinerijos darbus, gaminimą, sudedamųjų dalių surinkimą ir bendrą suderinimą;
- c) galutinis išbandymas.

Pareiškėjas (nurodytas 18 straipsnyje) gali pateikti prašymą dėl viso posistemio ar bet kurios jo dalies, į kurias jis nusprendė suskaidyti posistemį (žr. 2.2.2 punktą), projektavimo (įskaitant tipo bandymų) etapo ir gamybos etapo TPP.

2.3. Patikros sertifikatas

- 2.3.1. Už patikrą atsakingos notifikuotosios įstaigos įvertina posistemio projektą, gamybą ir galutinį išbandymą ir parengia patikros sertifikatą, skirtą perkančiajai organizacijai ar gamintojui (t. y. 18 straipsnyje nurodytam pareiškėjui), kuri (-is) savo ruožtu parengia EB patikros deklaraciją. Patikros sertifikate turi būti nurodyta, pagal kurias techninės sąveikos specifikacijas įvertinta atitiktis.

Jei posistemio atitiktis susijusiai (-oms) TSS neįvertinta (pavyzdžiui, jei taikoma išlyga, jei patobulinimui ar atnaujinimui taikomos ne visos TSS, jei TSS numatytas pereinamasis laikotarpis arba specifinis atvejis), patikros sertifikate tiksliai nurodoma, pagal kurią (-ias) TSS ar jos (jų) dalį (-is) notifikuojoji įstaiga, vykdydama patikros procedūrą, atitikties netikrino.

- 2.3.2. Jei buvo išduoti TPP sertifikatai, už posistemio patikrą atsakinga notifikuojoji įstaiga atsižvelgia į šiuos TPP sertifikatus ir, prieš išduodama savo patikros sertifikatą,
 - a) patikrina, ar TPP sertifikatai tinkamai apima reikiamus TSS reikalavimus;
 - b) patikrina visus į TPP sertifikatą neįtrauktus aspektus;
 - c) patikrina galutinį viso posistemio išbandymą.
- 2.3.3. Jeigu daromi į patikros sertifikatą jau įtraukto posistemio pakeitimai, notifikuojoji įstaiga atlieka tik tas ekspertizes ir bandymus, kurie yra svarbūs ir būtini, t. y. vertinamos tik tos posistemio dalys, kurios buvo pakeistos, ir jų sąsajos su nepakeistomis posistemio dalimis.
- 2.3.4. Kiekviena posistemio patikroje dalyvaujanti notifikuojoji įstaiga parengia jos veiklos sritį atitinkančią techninę bylą pagal 18 straipsnio 3 dalį.

2.4. **Prie EB patikros deklaracijos pridedama techninė byla**

Prie EB patikros deklaracijos pridedamą techninę bylą sudaro pareiškėjas (nurodytas 18 straipsnyje); joje turi būti:

- a) su projektu susijusios techninės charakteristikos, įskaitant atitinkamo posistemio bendruosius ir detalius projektinius brėžinius, elektrines ir hidraulinės schemas, valdymo grandynus, duomenų apdorojimo ir automatinųjų sistemų aprašymą, kuriame pakankamai išsamiai pagrindžiama atlikta atitikties patikra, eksploataavimo ir techninės priežiūros dokumentus ir t. t.;
- b) 5 straipsnio 3 dalies d punkte nurodytų posistemio sąveikos sudedamųjų dalių sąrašas;
- c) 18 straipsnio 3 dalyje nurodytos techninės bylos, kurias sudaro kiekviena posistemio patikroje dalyvaujanti notifikuojoji įstaiga ir į kurias įtraukiamos:
 - EB atitikties deklaracijų ir, jeigu taikoma, EB tinkamumo naudoti deklaracijų, parengtų 5 straipsnio 3 dalies d punkte nurodytomis sąveikos sudedamosioms dalims, kopijos ir tam tikrais atvejais – atitinkami skaičiavimai bei notifikuojamųjų įstaigų remiantis bendromis techninėmis specifikacijomis atliktų bandymų ir ekspertizių dokumentų kopijos,
 - jei turima, TPP sertifikatas, pridedamas prie patikros sertifikato, įskaitant notifikuotosios įstaigos atliktos TPP galiojimo patikros rezultatus,
 - už patikrą atsakingos notifikuotosios įstaigos pasirašytas patikros sertifikatas su atitinkamais skaičiavimais, kuriame patvirtinama, kad posistemis atitinka susijusios (-ų) techninės (-ių) sąveikos specifikacijos (-ų) reikalavimus, ir nurodomos visos per patikrą užfiksuotos ir nepašalintos abejonės; prie patikros sertifikato taip pat turėtų būti pridėtos tikrinimo ir audito ataskaitos, kurias parengia ta pati įstaiga, atlikdama savo užduotį, nurodytą 2.5.2 ir 2.5.3 punktuose;
- d) patikros sertifikatai, išduoti pagal kitus teisės aktus, parengtus atsižvelgiant į Sutartį;
- e) jei pagal 15 straipsnį būtina saugaus integravimo patikra, į atitinkamą techninę bylą įtraukiama vertintojo parengta Direktyvos 2004/49/EB 6 straipsnio 3 dalyje nurodytų bendrųjų saugos būdų pavojui įvertinti ataskaita.

2.5. **Notifikuojamųjų įstaigų vykdoma priežiūra**

- 2.5.1. Už gamybos tikrinimą atsakinga notifikuojoji įstaiga turi turėti galimybę nuolat patekti į statybos aikšteles, gamybos cechus, sandėliavimo patalpas ir tam tikrais atvejais – į ruošinių gamybos arba bandymų atlikimo patalpas ir apskritai į visas patalpas, kurios, jos manymu, turi būti prieinamos, kad ji galėtų atlikti savo užduotį. Notifikuojoji įstaiga turi iš perkančiosios organizacijos ar gamintojo (t. y. 18 straipsnyje nurodyto pareiškėjo) gauti visus tam tikslui reikalingus dokumentus, visų pirma įgyvendinimo planus ir su posistemiu susijusius techninius dokumentus.

- 2.5.2. Už įgyvendinimo tikrinimą atsakinga notifikuojoji įstaiga turi atlikti periodinį auditą, kad patvirtintų, jog laikomasi reikiamos (-ų) techninės (-ių) sąveikos specifikacijos (-ų). Tiems, kurie yra atsakingi už įgyvendinimą, ji turi pateikti audito ataskaitą. Gali būti būtina, kad ji dalyvautų tam tikruose statybos darbų etapuose.
- 2.5.3. Be to, notifikuojoji įstaiga gali neišpėjusi apsilankyti darbų aikštelėse arba gamybos cechuose. Tokių apsilankymų metu notifikuojoji įstaiga gali atlikti visą arba dalinį auditą. Tiems, kurie yra atsakingi už įgyvendinimą, ji turi pateikti tikrinimo protokolą ir, jei reikia, audito ataskaitą.
- 2.5.4. Notifikuojoji įstaiga turi turėti galimybę stebėti posistemį, kuriame įmontuotos sąveikos sudedamosios dalys, kad įvertintų, jei reikalaujama pagal atitinkamą techninę sąveikos specifikaciją, tų dalių tinkamumą naudoti numatytoje geležinkelio aplinkoje.

2.6. Pateikimas

Prie EB patikros deklaracijos pridedamos techninės bylos kopiją perkančioji organizacija ar gamintojas (t. y. 18 straipsnyje nurodytas pareiškėjas) turi laikyti visą posistemio eksploatavimo laiką. Paprašius ji turi būti nusiųsta bet kuriai kitai valstybei narėi.

Dokumentai, teikiami prašant leidimo pradėti eksploatuoti, pateikiami valstybės narės, kurioje siekiama gauti leidimą, nacionalinei saugos institucijai. Nacionalinė saugos institucija gali paprašyti, kad kartu su leidimu teikiamų dokumentų dalis (-ys) būtų išversta (-os) į jos kalbą.

2.7. Skelbimas

Kiekviena notifikuojoji įstaiga turi periodiškai skelbti svarbią informaciją apie:

- gautus patikros ir TPP prašymus;
- sąveikos sudedamųjų dalių atitikties ir tinkamumo naudoti įvertinimo prašymus;
- išduotus arba atsisakytus išduoti TPP sertifikatus;
- išduotus arba atsisakytus išduoti atitikties sertifikatus ir EB tinkamumo naudoti sertifikatus;
- išduotus arba atsisakytus išduoti patikros sertifikatus.

2.8. Kalba

Bylos ir su EB patikros procedūra susijusi korespondencija turi būti rašomos valstybės narės, kurioje yra įsisteigusi perkančioji organizacija arba gamintojas (t. y. 18 straipsnyje nurodytas pareiškėjas), ES oficialiąja kalba arba perkančiosios organizacijos ar gamintojo (t. y. 18 straipsnyje nurodyto pareiškėjo) vartojama ES oficialiąja kalba.

3. PASKIRTOSIOS ĮSTAIGOS IŠDUODAMAS PATIKROS SERTIFIKATAS

3.1. Įžanga

Jeigu taikomos nacionalinės taisyklės, patikra apima procedūrą, kurią vykdydama pagal 17 straipsnio 3 dalies trečią pastraipą paskirta įstaiga (paskirtoji įstaiga) tikrina ir patvirtina, kad posistemis kiekvienoje valstybėje narėje, kurioje ketinama leisti pradėti jį eksploatuoti, atitinka nacionalines taisykles, apie kurias pranešta pagal 17 straipsnio 3 dalį.

3.2. Patikros sertifikatas

Paskirtoji įstaiga parengia patikros sertifikatą, skirtą perkančiajai organizacijai ar gamintojui (t. y. 18 straipsnyje nurodytam pareiškėjui).

Sertifikate tiksliai nurodoma, pagal kurią (-ias) nacionalinę (-es) taisyklę (-es) atitiktį patikrino paskirtoji įstaiga vykdydama patikros procedūrą.

Jeigu taikomos nacionalinės taisyklės, susijusios su riedmenį sudarančiais posistemiais, paskirtoji įstaiga padalija sertifikatą į dvi dalis: vienoje dalyje pateikiamos nuorodos į nacionalines taisykles, kurios susijusios tik su riedmens ir atitinkamo tinklo suderinamumu, o kitoje dalyje nurodomos visos kitos nacionalinės taisyklės.

3.3. **Techninė byla**

Patikros, kai taikomos nacionalinės taisyklės, atveju į 2.4 punkte nurodytą prie EB patikros deklaracijos pridedamą techninę bylą turi būti įtraukta paskirtosios įstaigos sudaryta ir prie patikros sertifikato pridedama techninė byla ir joje pateikiami posistemio atitikčiai toms nacionalinėms taisyklėms įvertinti būtini techniniai duomenys.

3.4. **Kalba**

Bylos ir su EB patikros procedūra susijusi korespondencija turi būti rašomos valstybės narės, kurioje yra įsisteigusi perkančioji organizacija arba gamintojas (t. y. 18 straipsnyje nurodytas pareiškėjas), ES oficialiąja kalba arba perkančiosios organizacijos ar gamintojo (t. y. 18 straipsnyje nurodyto pareiškėjo) vartojama ES oficialiąja kalba.

4. POSISTEMIŲ DALIŲ PATIKRA PAGAL 18 STRAIPSNIO 5 DALĮ

Jeigu turi būti išduodamas tam tikrų posistemio dalių patikros sertifikatas, šio priedo nuostatos *mutatis mutandis* taikomos toms dalims.“

SPRENDIMAI

POLITINIO IR SAUGUMO KOMITETO SPRENDIMAS EUTM MALI/4/2014

2014 m. gruodžio 9 d.

dėl pritarimo trečiosios valstybės indėliui į Europos Sąjungos karinę misiją siekiant prisidėti prie Malio ginkluotųjų pajėgų mokymo (EUTM Mali)

(2014/894/BUSP)

POLITINIS IR SAUGUMO KOMITETAS,

atsižvelgdamas į Europos Sąjungos sutartį, ypač į jos 38 straipsnio trečią pastraipą,

atsižvelgdamas į 2013 m. sausio 17 d. Tarybos sprendimą 2013/34/BUSP dėl Europos Sąjungos karinės misijos siekiant prisidėti prie Malio ginkluotųjų pajėgų mokymo (EUTM Mali) ⁽¹⁾, ypač į jo 8 straipsnio 2 dalį,

kadangi:

- (1) pagal Sprendimo 2013/34/BUSP 8 straipsnio 2 dalį Taryba įgaliojo Politinį ir saugumo komitetą (toliau – PSK) kviešti trečiąsias valstybes prisidėti ir priimti atitinkamus sprendimus dėl pritarimo trečiųjų valstybių siūlomoms indėliams;
- (2) atsižvelgiant į ES misijos vado ir Europos Sąjungos karinio komiteto (toliau – ESKK) rekomendacijas dėl Serbijos indėlio, Serbijos indėliui turėtų būti pritarta;
- (3) pagal prie Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo pridėto Protokolo Nr. 22 dėl Danijos pozicijos 5 straipsnį Danija nedalyvauja rengiant ir įgyvendinant su gynyba susijusius Sąjungos sprendimus bei veiksmus,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Serbijos indėliui į Europos Sąjungos karinę misiją siekiant prisidėti prie Malio ginkluotųjų pajėgų mokymo (EUTM Mali) pritarta ir jis laikomas svari.
2. Serbija atleidžiama nuo finansinių įnašų į EUTM Mali biudžetą.

2 straipsnis

Šis sprendimas įsigalioja jo priėmimo dieną.

Priimta Briuselyje 2014 m. gruodžio 9 d.

Politinio ir saugumo komiteto vardu

Pirmininkas

W. STEVENS

⁽¹⁾ O L L 14, 2013 1 18, p. 19.

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS**2014 m. gruodžio 10 d.****kuriuo nustatoma forma, kuria turi būti teikiama informacija pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/18/ES dėl didelių, su pavojingomis cheminėmis medžiagomis susijusių avarijų pavojaus kontrolės 21 straipsnio 3 dalį***(pranešta dokumentu Nr. C(2014) 9334)***(Tekstas svarbus EEE)**

(2014/895/ES)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2012 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2012/18/ES dėl didelių, su pavojingomis cheminėmis medžiagomis susijusių avarijų pavojaus kontrolės, iš dalies keičiančią ir vėliau panaikinančią Tarybos direktyvą 96/82/EB ⁽¹⁾, ypač į jos 21 straipsnio 5 dalį,

kadangi:

- (1) Direktyvos 2012/18/ES 21 straipsnio 3 dalyje reikalaujama, kad valstybės narės, naudodamosi specialia ataskaitos forma, Komisijai pateiktų informaciją apie objektus, kuriems taikoma ta direktyva;
- (2) ataskaitos forma turėtų būti tokia, kad valstybės narės informaciją galėtų pateikti kuo vienodžiau, siekiant, kad pateikta informacija būtų kuo naudingesnė ir kuo labiau palyginama ir kad valstybių narių patiriama administracinė našta būtų kuo mažesnė, tačiau kartu būtų laikomasi Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/2/EB ⁽²⁾ reikalavimų;
- (3) šiame sprendime numatytos priemonės atitinka pagal Tarybos direktyvą 96/82/EB ⁽³⁾ įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 2012/18/ES 21 straipsnio 3 dalyje nurodytą informaciją valstybės narės Komisijai teikia naudodamosi šio sprendimo priede nustatyta forma.

Duomenų bazėje jau esamų įrašų informacija peržiūrima iki 2016 m. gruodžio 31 d.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje 2014 m. gruodžio 10 d.

Komisijos vardu

Karmenu VELLA

Komisijos narys⁽¹⁾ OL L 197, 2012 7 24, p. 1.⁽²⁾ 2007 m. kovo 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/2/EB, sukurianti Europos bendrijos erdvinės informacijos infrastruktūrą (INSPIRE) (OL L 108, 2007 4 25, p. 1).⁽³⁾ 1996 m. gruodžio 9 d. Tarybos direktyva 96/82/EB dėl didelių, su pavojingomis medžiagomis susijusių avarijų pavojaus kontrolės, OL L 10, 1997 1 14, p. 13.

PRIEDAS

**FORMA, KURIA TURI BŪTI TEIKIAMA INFORMACIJA PAGAL DIREKTYVOS 2012/18/ES 21 STRAIPSNIO
3 DALĮ**

Visi žvaigždute pažymėti laukeliai yra privalomi.

Konfidenciali informacija turėtų būti pažymėta kaip konfidenciali, ir dėl kiekvieno duomenų tipo turėtų būti nurodomos neskelbimo priežastys pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/4/EB ⁽¹⁾ 4 straipsnį.

1. 1 dalis. Europos Komisijos tapatumo nustatymo sistema (ECAS)

Saugumo tikslais naudotojas valstybėje narėje prie eSPIRS duomenų bazės galės prisijungti tik užsiregistravęs ECAS (Europos Komisijos tapatumo nustatymo sistemoje), t. y. pateikęs tokius privalomus duomenis:

- a) *Vardas** – naudotojo vardas.
- b) *Pavardė** – naudotojo pavardė.
- c) *E. paštas** – naudotojo e. pašto adresas.
- d) *Naudotojo vaidmuo** – nacionalinis pranešėjas (NP) arba nacionalinis administratorius (NA).

Nustačius naudotojo tapatumą, ji(s) nukreipiama(s) į Didelių avarių pavojaus biuro portalą MINERVA, kuriame yra duomenų bazė eSPIRS. Nelygu naudotojo vaidmuo, jam bus suteiktos atitinkamos teisės atlikti veiksmus duomenų bazėje eSPIRS.

2. 2 dalis. Informacija, kuri turi būti pateikiama duomenų bazėje eSPIRS

Toliau nurodytą informaciją naudotojas pateikia naudodamasis internetine ataskaitos teikimo forma, kuri leidžia įkelti kiekvieno objekto duomenis atskirai, arba nacionaline duomenų eksportavimo priemone, kuri per eSPIRS XML šabloną automatiškai importuoja nacionalinio/regiono/vietos lygmens objektų duomenų bazėje esančius duomenis į eSPIRS.

2.1. Ataskaitą teikianti kompetentinga institucija

- a) *Pavadinimas** – ataskaitą teikiančios kompetentingos institucijos oficialus pavadinimas.
- b) *Adresas** – gatvės, kurioje yra ataskaitą teikianti kompetentinga institucija, pavadinimas.
- c) *Miestas** – miestas, miestelis ar kaimas, kuriame yra ataskaitą teikianti kompetentinga institucija.
- d) *Pašto kodas** – vietos, kurioje yra ataskaitą teikianti kompetentinga institucija, pašto kodas.
- e) *Šalis** – šalis, kurioje yra ataskaitą teikianti kompetentinga institucija.
- f) *Pastabos* – pastabos, kurias naudotojas gali norėti pateikti apie ataskaitą teikiančią kompetentingą instituciją.

2.2. Objekto pavadinimas ir veikla

- a) *Seveso statusas** – [pagal Seveso III direktyvą objektas gali būti vienos iš dviejų pakopų: aukštesnės pakopos arba žemesnės pakopos].
- b) *Pavadinimas** – duomenų bazėje eSPIRS nurodytas Seveso objekto pavadinimas.
- c) *Patronuojančioji įmonė* – objektą kontroliuojančioji arba patronuojančioji įmonė.
- d) *Individualus kodas* – kodas, kurį gali įrašyti naudotojas, jei ji(s) vis dar nori naudotis sena eSPIRS kodų sistema.
- e) *Ūkio šaka ir (arba) NACE kodas** – jei objektui priskirtinas daugiau kaip vienas SPIRS ir (arba) NACE kodas, nurodoma, kuri veikla yra pirminė, kuri antrinė.
 1. Ūkio šaka, nurodoma Seveso SPIRS kodu:
 - 1) Žemės ūkis
 - 2) Laisvalaikio ir sporto veikla (pvz., čiuožyklos)
 - 3) Kasyba (atliekos ir fizikiniai bei cheminiai procesai)

⁽¹⁾ 2003 m. sausio 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/4/EB dėl visuomenės galimybės susipažinti su informacija apie aplinką, panaikinanti Tarybos direktyvą 90/313/EEB (OL L 41, 2003 2 14, p. 26).

- 4) Metalų perdirbimas
- 5) Juodųjų metalų perdirbimas (liejyklos, lydymas ir kt.)
- 6) Spalvotųjų metalų perdirbimas (liejyklos, lydymas ir kt.)
- 7) Metalų perdirbimas naudojant elektrolitinius arba cheminius procesus
- 8) Naftos chemija/Naftos perdirbimo gamyklos
- 9) Elektros energijos gamyba, tiekimas ir paskirstymas
- 10) Kuro saugojimas (įskaitant šildymą, mažmeninę prekybą ir kt.)
- 11) Sprogstamųjų medžiagų gamyba, naikinimas ir sandėliavimas
- 12) Fejerverkų gamyba ir sandėliavimas
- 13) Suskystintų naftos dujų gamyba, fasavimas ir didmeninis platinimas
- 14) Suskystintų naftos dujų saugojimas
- 15) Suskystintų gamtinių dujų saugojimas ir skirstymas
- 16) Didmeninis ir mažmeninis sandėliavimas ir platinimas (neįskaitant suskystintų naftos dujų)
- 17) Pesticidų, biocidų ir fungicidų gamyba ir sandėliavimas
- 18) Trąšų gamyba ir sandėliavimas
- 19) Vaistų gamyba
- 20) Atliekų sandėliavimas, tvarkymas ir šalinimas
- 21) Vanduo ir nuotekos (surinkimas, tiekimas, valymas)
- 22) Cheminiai įrenginiai
- 23) Pagrindinių organinių cheminių medžiagų gamyba
- 24) Plastmasės ir gumos gamyba
- 25) Plaušienos ir popieriaus gamyba
- 26) Medienos apdorojimas ir baldai
- 27) Tekstilės gaminių gamyba ir apdorojimas
- 28) Maisto produktų ir gėrimų gamyba
- 29) Bendroji inžinerija, gamyba ir surinkimas
- 30) Laivų statyba, laivų ardymas, laivų remontas
- 31) Statyba ir inžinerinės statybos darbai
- 32) Keramika (plytos, keramikos dirbiniai, stiklas, cementas ir kt.)
- 33) Stiklo gamyba
- 34) Cemento, kalkių ir gipso gamyba
- 35) Elektronika ir elektros inžinerija
- 36) Tvarkymo ir transportavimo centrai (uostai, oro uostai, sunkvežimių parkai, kaupiamieji kelynai ir kt.)
- 37) Medicina, moksliniai tyrimai, švietimas (įskaitant ligonines, universitetus ir kt.)
- 38) Bendroji cheminių medžiagų gamyba (kitaip neapibrėžta šiame sąraše)
- 39) Kita veikla (kitaip neapibrėžta šiame sąraše)

2. NACE kodas – NACE yra Europos pramonės standartas, susijęs su ekonominės veiklos rūšių statistiniu klasifikavimu; NACE kodas yra 6 skaitmenų. Galbūt naudotojas norės Seveso objektą susieti su šiuo klasifikatoriumi, šalia arba vietoj SPIRS kodų nurodydamas pirmuosius 4 NACE kodo skaitmenis.

- f) Nuoroda į interneto svetainę, kurioje pateikiama daugiau informacijos apie objektą*.
- g) E-PRTR ID – jei objektui ar jo daliai taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 166/2006 ⁽¹⁾, pateikite unikalų nacionalinį identifikavimo kodą, naudojamą teikiant ataskaitas pagal tą reglamentą, ir nuorodą į atitinkamą interneto svetainę.
- h) PIT ID (nuo 2016 m.) – jei objektui ar jo daliai taikoma Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/75/ES ⁽²⁾ (<http://ec.europa.eu/environment/industry/stationary/ied/legislation.htm>), pateikite visus atitinkamus nacionalinius unikalios identifikavimo kodus, naudojamus pagal tą direktyvą, ir nuorodą į atitinkamą interneto svetainę.
- i) Objekto veiklos vykdytojo pastabos – pastabos, kurias naudotojas gali norėti pateikti apie objektą, kurio ataskaita teikiama.

2.3. Objekto buvimo vietos* visas adresas arba geografinės koordinatės (platuma ir ilguma)

- a) Adresas* – gatvės pavadinimas, namo numeris, miestas.
- b) Platuma* – objekto platumos koordinatės (jei nenurodomas adresas).
- c) Ilguma* – objekto ilgumos koordinatės (jei nenurodomas adresas).
- d) Pastabos dėl adreso – pastabos, kurias naudotojas gali norėti pateikti apie objekto adresą.

2.4. Objekte esančios cheminės medžiagos

- a) Cheminė medžiaga (pagal Seveso III direktyvą) – bendrasis pavadinimas, bendrinis pavadinimas arba pavojingumo klasifikacija.
- b) CAS numeris – CAS registro numeris yra unikalus skaitmeninis identifikavimo kodas, kuris žymi tik konkrečią cheminę medžiagą, neturi jokios cheminės reikšmės ir per kurį galima sužinoti daug informacijos apie konkrečią cheminę medžiagą. Jį gali sudaryti iki 10 skaitmenų, brūkšneliais padalintų į tris dalis (<http://www.cas.org/content/chemical-substances>).
- c) Kiekis – cheminės medžiagos kiekis tonomis.
- d) Fizinės savybės – sąlygos, kuriomis laikoma cheminė medžiaga, kaip antai būvis (kietasis, skystasis, dujinis), grūdėtumas (milteliai, granulės ar t. t.), slėgis, temperatūra ir t. t.
- e) Pastabos apie chemines medžiagas – pastabos, kurias naudotojas gali norėti pateikti apie nurodytas objekte laikomas chemines medžiagas.

⁽¹⁾ 2006 m. sausio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 166/2006 dėl Europos išleidžiamų ir perduodamų teršalų registro sukūrimo ir iš dalies keičiantis Tarybos direktyvas 91/689/EEB ir 96/61/EB (OL L 33, 2006 2 4, p. 1).

⁽²⁾ 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/75/ES dėl pramoninių išmetamų teršalų (taršos integruotos prevencijos ir kontrolės) (OL L 334, 2010 12 17, p. 17).

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS**2014 m. gruodžio 10 d.****kuriuo nustatoma forma, kuria valstybės narės turi teikti informaciją apie tai, kaip įgyvendinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/18/ES dėl didelių, su pavojingomis cheminėmis medžiagomis susijusių avarijų pavojaus kontrolės***(pranešta dokumentu Nr. C(2014) 9335)***(Tekstas svarbus EEE)**

(2014/896/ES)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2012 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2012/18/ES dėl didelių, su pavojingomis cheminėmis medžiagomis susijusių avarijų pavojaus kontrolės, iš dalies keičiančią ir vėliau panaikiniančią Tarybos direktyvą 96/82/EB ⁽¹⁾, ypač į jos 21 straipsnio 5 dalį,

kadangi:

- (1) Direktyvos 2012/18/ES 21 straipsnio 2 dalyje reikalaujama, kad valstybės narės pateiktų šios direktyvos įgyvendinimo ataskaitas iki 2019 m. rugsėjo 30 d., o po to jas teiktų kas ketverius metus;
- (2) Komisija parengė klausimyną, kuriame nustatyta, kokią informaciją valstybės narės turi pateikti direktyvos įgyvendinimo ataskaitose;
- (3) pirmasis ataskaitinis laikotarpis turėtų prasidėti 2015 m. birželio 1 d. – nuo šios datos valstybėse narėse taikomos visos direktyvos nuostatos – ir baigtis 2018 m. gruodžio 31 d., kad valstybės narės turėtų pakankamai laiko surinktai informacijai įvertinti ir pateikti Komisijai iki 2019 m. rugsėjo 30 d. tolesni ketverių metų ataskaitiniai laikotarpiai bus skaičiuojami nuo pirmų ataskaitinio laikotarpio metų sausio 1 d. iki ketvirtų ataskaitinio laikotarpio metų gruodžio 31 d.;
- (4) šiame sprendime numatytos priemonės atitinka pagal Tarybos direktyvos 96/82/EB ⁽²⁾ 22 straipsnį įsteigto komiteto nuomonę;

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

*1 straipsnis*Direktyvos 2012/18/ES įgyvendinimo ataskaitas pagal tos direktyvos 21 straipsnio 2 dalį valstybės narės teikia atsakydamos į šio sprendimo priede pateiktą klausimyną ⁽³⁾.*2 straipsnis*

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje 2014 m. gruodžio 10 d.

Komisijos vardu

Karmenu VELLA

Komisijos narys⁽¹⁾ OLL 197, 2012 7 24, p. 1.⁽²⁾ 1996 m. gruodžio 9 d. Tarybos direktyva 96/82/EB dėl didelių, su pavojingomis medžiagomis susijusių avarijų pavojaus kontrolės, OLL 10, 1997 1 14, p. 13.⁽³⁾ Taip pat teikiamas adresu <http://ec.europa.eu/environment/seveso/>.

PRIEDAS

KLAUSIMYNAS

1. BENDRO POBŪDŽIO INFORMACIJA

1. Pateikite informaciją apie pagrindines kompetentingas institucijas, atsakingas už Direktyvos 2012/18/ES vykdymo užtikrinimą. Tokia informacija turi apimti bent kontaktinę informaciją ir pagrindines užduotis (pvz., saugos ataskaitų stebėseną, žemėtvarką, grandininės reakcijos, išorės avarinių planų sudarymas ir įgyvendinimas, patikrinimai, visuomenės informavimas, sankcijos). Arba pateikite nuorodą į ankstesnę ataskaitą, jei svarbių pasikeitimų neįvyko.
2. Nurodykite, kada paskutinį kartą atnaujinta informacija apie objektus siekiant ją įtraukti į (e)SPIRS duomenų bazę.

2. GRANDININĖ REAKCIJA (DIREKTYVOS 2012/18/ES 9 STRAIPSNIS)

Kiek ataskaitinio laikotarpio pabaigoje nustatyta objektų, kuriuose didelių avarių rizika gali padidėti ar jų padariniai pasunkėti dėl objektų geografinės padėties, artumo vienas kito atžvilgiu ir laikomų pavojingų cheminių medžiagų, grupių pagal Direktyvos 2012/18/ES 9 straipsnį?

3. SAUGOS ATASKAITOS (DIREKTYVOS 2012/18/ES 10 STRAIPSNIS)

1. Ar visų aukštesnės pakopos objektų veiklos vykdytojai, kuriems ataskaitiniu laikotarpiu buvo taikomas reikalavimas parengti saugos ataskaitą, ją pateikė? Jei ne, kelių aukštesnės pakopos objektų veiklos vykdytojai ataskaitos nepateikė?
2. Ar visos saugos ataskaitos per pastaruosius penkerius metus buvo atnaujintos? Jei ne, kiek aukštesnės pakopos objektų veiklos vykdytojų, kuriems buvo taikomas reikalavimas atnaujinti saugos ataskaitas, to nepadarė?

4. AVARINIAI PLANAI (DIREKTYVOS 2012/18/ES 12 STRAIPSNIS)

1. Ar visų aukštesnės pakopos objektų veiklos vykdytojai, ataskaitiniu laikotarpiu turėję sudaryti išorės avarinius planus, juos sudarė? Jei ne, kiek aukštesnės pakopos objektų veiklos vykdytojų išorės avarinio plano nesudarė?
2. Kelių aukštesnės pakopos objektų atveju valdžios institucijos, remdamosi Direktyvos 2012/18/ES 12 straipsnio 8 dalimi, nusprendė, kad išorės avarinio plano sudaryti nebūtina?
3. Jei atsakymas į 4.2 klausimą yra, kad tokių objektų yra vienas arba daugiau, pateikite visų atvejų pagrindimus, kuriuos pateikė atitinkamos kompetentingos institucijos.
4. Ar visų aukštesnės pakopos objektų išorės avariniai planai išbandyti per pastaruosius trejus metus? Jei ne, kiek aukštesnės pakopos objektų išorės avarinių planų neišbandyta?
5. Pateikite informaciją apie pagrindinę konsultaciją su suinteresuota visuomene dėl išorės avarinių planų tvarką.
6. Trumpai paaiškinkite, kaip išbandomi išorės avariniai planai (pvz., dalinis bandymas, visas bandymas, bandymas dalyvaujant avarinėms tarnyboms, kompiuterinis bandymas ir t. t.). Kokiais kriterijais vadovaujantis nustatyta, kad išorės avarinis planas yra tinkamas?

5. ŽEMĖTVARKA (DIREKTYVOS 2012/18/ES 13 IR 15 STRAIPSNIAI)

1. Ar per ataskaitinį laikotarpį dėl visų konkrečių atskirų projektų (naujų objektų, esamų objektų reikšmingų pakeitimų, naujų statybų netoli esamų objektų) konsultuotasi su suinteresuotąja visuomene ir ar su visuomene konsultuotasi dėl bendrų planų ar programų, susijusių su naujų objektų statyba arba naujomis statybomis netoli esamų objektų? Jei ne, pateikite pagrindinių nesikonsultavimo su visuomene priežasčių apibendrinamąją ataskaitą.

2. Neprivaloma: Ar jūsų nacionalinės teisės aktuose nustatyta koordinuota arba bendra tvarka, pagal kurią vykdomi Seveso direktyva nustatyti ir iš kitų teisės aktų, kaip antai Europos Parlamento ir Tarybos direktyvų 2011/92/ES ⁽¹⁾ ir 2001/42/EB ⁽²⁾, kylantys reikalavimai dėl žemėtvarkos?
6. INFORMACIJA APIE SAUGOS PRIEMONES (DIREKTYVOS 2012/18/ES 14 STRAIPSNIS IR V PRIEDAS)
1. Ar per pastaruosius penkerius metus visų aukštesnės pakopos objektų atveju visuomenė buvo aktyviai informuojama apie saugos priemones ir apie tai, kaip reikia elgtis įvykus didelei avarijai? Jei ne, kelių aukštesnės pakopos objektų atveju tai nepadaryta?
 2. Nurodykite, kas (veiklos vykdytojas, valdžios institucija) ir, jei įmanoma, kokiomis priemonėmis (pvz., veiklos vykdytojo arba valdžios institucijos parengtais informaciniais lapeliais, skrajutėmis, e. paštu, trumposiomis žinutėmis) teikia 6.1 punkte nurodytą informaciją.
 3. Ar apie visus objektus visuomenei yra nuolat prieinama Direktyvos 2012/18/ES V priede nurodyta informacija, taip pat ir elektroniniu būdu, ir ar ji prireikus atnaujinama? Jei ne, nurodykite objektų, kurių atveju tai nebuvo padaryta, procentinę dalį ir priemones, kurių imtasi trūkumams pašalinti.
 4. Nurodykite, kas (veiklos vykdytojas, valdžios institucija) ir, jei įmanoma, kokiomis priemonėmis (pvz., veiklos vykdytojo arba valdžios institucijos teikiamais pranešimais, interneto svetainėse) nuolat teikia 6.3 punkte nurodytą informaciją.
 5. Kiek ataskaitinio laikotarpio pabaigoje buvo objektų, kuriuose gali įvykti didelė avarija, kurios padariniai būtų juntami kitose valstybėse? Kiek atvejų atitinkama informacija buvo suteikta galinčioms nukentėti valstybėms narėms?
7. PATIKRINIMAI (DIREKTYVOS 2012/18/ES 20 STRAIPSNIS)
1. Koku lygmeniu arba kokiais lygmenimis parengti patikrinimų planai? Ar jie skelbti viešai arba visuomenė buvo informuota elektroniniu būdu, kur kreiptis norint gauti išsamesnės informacijos apie patikrinimų planą? Neprivaloma: Jei planas skelbtas internete, pateikite saitą.
 2. Ar sudarytos visų objektų planinių patikrinimų programos, įskaitant patikrinimų vietoje dažnumą? Ar pavišinta paskutinio patikrinimo vietoje data arba pateikta nuoroda, kur elektroninėmis priemonėmis galima rasti tokios informacijos? Neprivaloma: Jei skelbta internete, pateikite saitą.
 3. Kelių aukštesnės pakopos objektų patikrinimų programa (įskaitant patikrinimų vietoje dažnumą) yra pagrįsta sisteminiu atitinkamų objektų didelės avarijos pavojų vertinimu? Kiek aukštesnės pakopos objektų turi būti tikrinami vietoje kasmet?
 4. Kelių žemesnės pakopos objektų patikrinimų programa (įskaitant patikrinimų vietoje dažnumą) yra pagrįsta sisteminiu atitinkamų objektų didelės avarijos pavojų vertinimu? Kiek žemesnės pakopos objektų turi būti tikrinami vietoje bent kas trejus metus?
 5. Ar nacionalinės teisės aktuose arba administracinėse gairėse numatyta, kad patikrinimai pagal šią direktyvą vykdomi koordinuotai arba kartu su patikrinimais pagal kitus Sąjungos teisės aktus (pvz., pagal Pramoninių išmetamų teršalų direktyvą (PITD))?
8. DRAUDIMAS EKSPLOATUOTI, SANKCIJOS IR KITOS PRIEVARTINĖS PRIEMONĖS (DIREKTYVOS 2012/18/ES 19 IR 28 STRAIPSNIAI)
1. Kiek objektų per ataskaitinį laikotarpį uždrausta eksploatuoti arba pradėti eksploatuoti?
 2. Kiek kitų rūšių prievartinių priemonių imtasi per ataskaitinį laikotarpį? Nurodykite, kokios rūšies priemonės taikomos dažniausiai (pvz., draudimas eksploatuoti, administracinė sankcija, bauda ar kt.). Jei įmanoma, pateikite statistinį suskirstymą.

⁽¹⁾ 2011 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2011/92/ES dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo (OL L 26, 2012 1 28, p. 1).

⁽²⁾ 2001 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/42/EB dėl tam tikrų planų ir programų pasekmių aplinkai vertinimo (OL L 197, 2001 7 21, p. 30).

9. TEISĖ KREIPTIS Į TEISMĄ (DIREKTYVOS 2012/18/ES 23 STRAIPSNIS)

Paaiškinkite, kaip užtikrinta atitiktis Direktyvos 2012/18/ES 23 straipsnio nuostatomis dėl teisės kreiptis į teismą, ir aprašykite šio straipsnio taikymo patirtį ataskaitiniu laikotarpiu.

10. DAUGIAU INFORMACIJOS

Neprivaloma: Pateikite bet kokios papildomos su Seveso direktyva susijusios bendro pobūdžio informacijos, įgyvendinimo patirties, ataskaitų ir pan., kurios galėtų būti įdomios ir kuriomis galima pasidalyti su visuomene. Tai informacija, susijusi su:

- a) išvadomis, padarytomis po avarijų ir incidentų, siekiant, kad jie nepasikartotų;
 - b) direktyvos įgyvendinimo stebėsenai ir duomenų mainams naudojamoms IT priemonėms;
 - c) jei aktualu, į Seveso panašios nuostatos (dėl pranešimo apie veiklą, saugos valdymo reikalavimų, saugos ataskaitų, visuomenės informavimo, avarinių planų ir patikrinimų), taikomos objektams ir veiklai, kuriems Direktyva 2012/18/ES netaikoma, pvz., vamzdynams, uostams, kaupiamiesiems kelynam, objektams jūroje, dujų žvalgybos įrenginiams, gavybos įrenginiams ir t. t.
-

REKOMENDACIJOS

KOMISIJOS REKOMENDACIJA

2014 m. gruodžio 5 d.

su struktūrinių posistemų ir transporto priemonių pradėjimu eksploatuoti ir naudojimu pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas 2008/57/EB ir 2004/49/EB susijusiais klausimais

(Tekstas svarbus EEE)

(2014/897/ES)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 292 straipsnį,

kadangi:

- (1) pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/57/EB ⁽¹⁾ 30 straipsnio 1 dalį Komisija gali pateikti tos direktyvos 29 straipsnyje nurodytam komitetui svarstyti bet kokius klausimus, susijusius su tos direktyvos įgyvendinimu;
- (2) nuo 2005 m. Europos geležinkelio agentūra (toliau – agentūra) vykdo kelių rūšių veiklą, kuria remiama integruotos, saugios ir sąveikios ES geležinkelių sistemos plėtra. Priėmus Direktyvą 2008/57/EB, agentūra reguliariai rengia posėdžius su suinteresuotosiomis šalimis ir nacionalinėmis saugos institucijomis, visų pirma geležinkelių transporto priemonių tarpusavio pripažinimo, t. y. abipusio leidimų pradėti eksploatuoti geležinkelių transporto priemones pripažinimo, klausimais. Per šiuos posėdžius paaiškėjo, kad minėtos direktyvos IV ir V skyriuose numatytų leidimų pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius ir transporto priemones išdavimas suprantamas nevienodai;
- (3) nevienodai suprantami reikalavimai valstybėse narėse pagal nacionalines įgyvendinimo taisykles gali būti taikomi skirtingai ir taip gamintojams bei geležinkelio įmonėms kiltų papildomų sunkumų. Siekiant užtikrinti įvairių su keliomis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB ⁽²⁾ ir Direktyva 2008/57/EB nustatytomis užduotimis susijusių agentūros rekomendacijų nuoseklumą, reikia vienodai suprasti ir struktūrinių posistemų bei transporto priemonių pradėjimo eksploatuoti procesą;
- (4) Komisija priėmė Rekomendaciją 2011/217/ES ⁽³⁾. Šia rekomendacija siekta išaiškinti Direktyvoje 2008/57/EB nustatytą leidimų pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius ir transporto priemones išdavimo procedūrą;
- (5) siekdama aptarti ir išnagrinėti su struktūrinių posistemų ir transporto priemonių pradėjimu eksploatuoti susijusius klausimus, iškilusius po to, kai buvo priimta Rekomendacija 2011/217/ES, 2011 m. Komisija subūrė transporto priemonių leidimų išdavimo proceso darbo grupę. Šios darbo grupės galutinė ataskaita paskelbta agentūros interneto svetainėje 2012 m. liepos mėn.;
- (6) 2013 m. sausio 30 d. Komisija priėmė teisėkūros pasiūlymus dėl ketvirtojo geležinkelio dokumentų rinkinio. Šiuose pasiūlymuose atsižvelgiama į minėtos darbo grupės darbo rezultatus ir numatomas patobulintas leidimų eksploatuoti transporto priemones ir posistemius išdavimo procesas. Šioje rekomendacijoje reikia pateikti paaiškinimus, kad dabartinė teisinė sistema būtų įgyvendinama optimaliai;

⁽¹⁾ 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje (OL L 191, 2008 7 18, p. 1).

⁽²⁾ 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojamąsi geležinkelių infrastruktūrą ėmimo ir saugos sertifikavimo (Saugos geležinkeliuose direktyva) (OL L 164, 2004 4 30, p. 44).

⁽³⁾ 2011 m. kovo 29 d. Komisijos rekomendacija 2011/217/ES dėl leidimo pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius ir transporto priemones pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/57/EB (OL L 95, 2011 4 8, p. 1).

- (7) todėl Rekomendaciją 2011/217/ES reikia išplėsti, kad būtų apimti kiti su leidimų išdavimo procesu susiję aspektai, ir tiksliau išaiškinti šiuos klausimus:
- esminių reikalavimų, techninių sąveikos specifikacijų (TSS) ir nacionalinių taisyklių sąsajos,
 - bendrųjų saugos būdų taikymo leidimų išdavimo tikslais,
 - TSS ir nacionalinių taisyklių vientisumo,
 - su leidimų pradėti eksploatuoti taikymo sritimi nesusijusių patikrų,
 - bandymų,
 - gamintojo arba perkančiosios organizacijos patikros deklaracijos,
 - abipusio pripažinimo,
 - techninės bylos,
 - vaidmenų ir pareigų prieš išduodant leidimą, jį išduodant ir po išdavimo,
 - saugos valdymo sistemos vaidmens ir
 - pakeitimų valdymo;
- (8) aiškumo ir paprastinimo sumetimais verta Rekomendaciją 2011/217/ES pakeisti šia rekomendacija;
- (9) pasikonsultavusi su komitetu, įsteigtu pagal Direktyvos 2008/57/EB 29 straipsnį,

PRIĖMĖ ŠIĄ REKOMENDACIJĄ:

1. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad nacionalinės saugos institucijos, geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojai, vertinimo įstaigos, už techninę priežiūrą atsakingi subjektai, gamintojai, paraiškos išduoti leidimą pradėti eksploatuoti teikėjai, taip pat kiti subjektai, dalyvaujantys leidimų pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius ir transporto priemones išdavimo procese ir naudojantys tuos posistemius bei tas transporto priemones, būtų informuoti apie principus ir gaires, pateiktus 2–116 dalyse, ir į juos atsižvelgti.

APIBRĖŽTYS

2. Šioje rekomendacijoje vartojamų terminų apibrėžtys nustatytos direktyvose 2008/57/EB ir 2004/49/EB. Terminai „geležinkelio įmonės“, „infrastruktūros valdytojai“, „transporto priemonių valdytojai“ ir „už techninę priežiūrą atsakingas subjektas“ vartojami pirmiausia remiantis šių subjektų vaidmenimis ir pareigomis, kaip apibrėžta Direktyvos 2004/49/EB 3 ir 4 straipsniuose. Bet kuris subjektas, atliekantis vieną iš tuose straipsniuose nurodytų vaidmenų, gali atlikti ir kitą vaidmenį (pvz., geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas gali būti ir transporto priemonės valdytojas). Kitų vartojamų terminų apibrėžtys:
 - a) projektinė veikimo būklė – normali veikseną ir numatomos suprastėjusios sąlygos (įskaitant nusidėvėjimą) techninėje ir techninės priežiūros bylose nustatytame intervale ir jose nustatytais naudojimo sąlygomis. Ji apima visas sąlygas, kuriomis numatyta naudoti posistemį, ir jo technines ribas;
 - b) pagrindinės konstrukcijos charakteristikos – posistemio charakteristikos, apibrėžtos tipo tyrimo arba projekto tyrimo sertifikate;
 - c) saugus integravimas – veiksmas, kuriuo siekiama užtikrinti, kad įtraukiant elementą (pvz., naują transporto priemonės tipą, tinklo projektą, posistemį, dalį, komponentą, sudedamąją dalį, programinę įrangą, procedūrą, organizaciją) į didesnę sistemą nebūtų sukelta nepriimtinos rizikos galutinei sistemai;

- d) techninio suderinamumo su tinklu nustatymas – techniniam suderinamumui su tam tikru tinklu svarbių transporto priemonės parametrų ir, kai taikoma, atitikties tame tinkle nustatytoms ribinėms vertėms patikra bei patvirtinimas dokumentais prie EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje; tokie parametrai apima ir fizines savybes bei funkcijas; patikra turi būti atlikta pagal konkrečiame tinkle taikomas taisykles;
- e) techninis suderinamumas – dviejų ar daugiau bent vieną bendrą sąsają turinčių struktūrinių posistemų ar jų dalių gebėjimas sąveikauti išlaikant savo projekcinę veikimo būklę ir numatytą veikimo charakteristikų lygį;
- f) vertinimo įstaiga – paskelbtoji įstaiga, paskirtoji įstaiga arba rizikos vertinimo įstaiga;
- g) paskelbtoji įstaiga – Direktyvos 2008/57/EB 2 straipsnio j dalyje apibrėžta įstaiga;
- h) paskirtoji įstaiga – institucija, kurią pagal Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnio 3 dalį valstybė narė paskyrė atlikti patikrą, kaip posistemis atitinka nacionalines taisykles;
- i) rizikos vertinimo įstaiga – Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 402/2013 ⁽¹⁾ 3 straipsnio 14 dalyje apibrėžta įstaiga;
- j) EB patikros deklaracija – posistemio EB patikros deklaracija, parengta pagal Direktyvos 2008/57/EB 18 straipsnį ir V priedą, t. y. pareiškimas, kad posistemis atitinka taikomus Europos teisės aktus, taip pat visas nacionalines taisykles, kuriomis įgyvendinami esminiai Direktyvos 2008/57/EB reikalavimai;
- k) tinklo projektas – projektas pradėti eksploatuoti naują, atnaujintą arba patobulintą stacionarią įrangą, kurią sudaro daugiau kaip vienas struktūrinis posistemis;
- l) tinklo charakteristikos – TSS ir, kai taikoma, nacionalinėse taisyklėse aprašytos tinklo charakteristikos;
- m) prie EB patikros deklaracijos pridedama techninė byla – paraiškos teikėjo sudarytas visų posistemio bylų ir dokumentų, kurių reikalaujama pagal visus taikomus ES teisės aktus, rinkinys;
- n) dokumentai, pateikti leidimui gauti – dokumentų rinkinys, kurį paraiškos teikėjas nacionalinei saugos institucijai pateikė kartu su paraiška išduoti leidimą;
- o) paraiškos teikėjas – subjektas, kuris pagal Direktyvos 2008/57/EB 18 straipsnį pasirašo EB patikros deklaraciją ir prašo išduoti leidimą pradėti eksploatuoti posistemį. Jei pagal Direktyvos 2008/57/EB 15 straipsnį būtina atlikti pavojaus vertinimą pagal bendrąjį saugos būdą, „pasiūlymo teikėjo“ vaidmens pavojui įvertinti pagal bendrąjį saugos būdą turėtų imtis paraiškos išduoti leidimą teikėjas;
- p) paraiškos išduoti transporto priemonės arba tinklo projekto leidimą teikėjas – subjektas, prašantis išduoti leidimą pradėti eksploatuoti atitinkamai transporto priemonę arba tinklo projektą. Jei pagal Direktyvos 2008/57/EB 15 straipsnį būtina atlikti pavojaus vertinimą pagal bendrąjį saugos būdą, „pasiūlymo teikėjo“ vaidmens pavojui įvertinti pagal bendrąjį saugos būdą turėtų imtis paraiškos išduoti leidimą teikėjas.

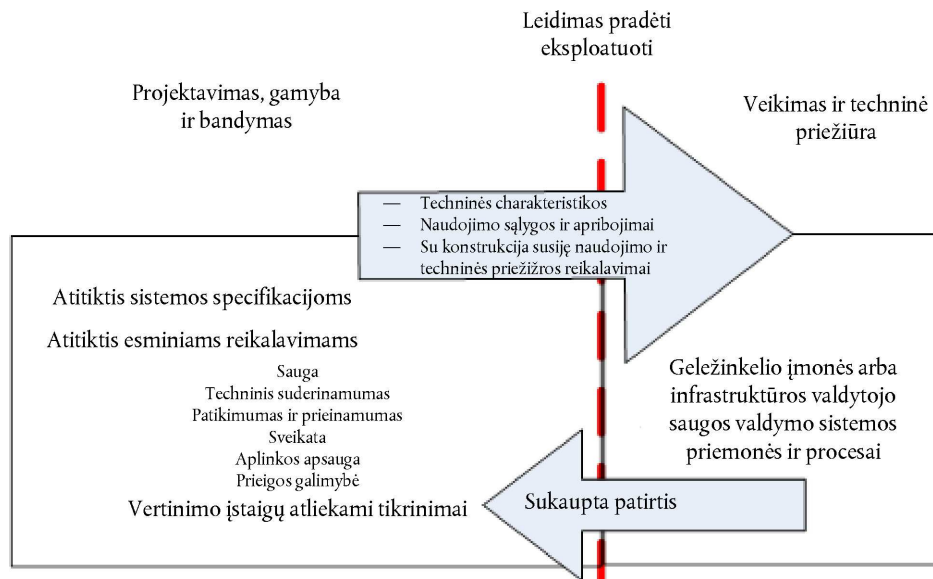
LEIDIMAS PRADĖTI EKSPLOATUOTI POSISTEMIUS

3. Leidimas pradėti eksploatuoti posistemį – tai valstybės narės pripažinimas, kad šio posistemio paraiškos teikėjas įrodė, jog posistemis, integruotas į geležinkelių sistemą ir būdamas projekcinės veikimo būklės, atitinka visus esminius Direktyvos 2008/57/EB ⁽²⁾ reikalavimus. Pagal tos pačios direktyvos 17 straipsnio 1 dalį toks

⁽¹⁾ 2013 m. balandžio 30 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 402/2013, kuriuo nustatomas bendrasis saugos būdas, susijęs su pavojaus lygio nustatymu ir pavojaus vertinimu, ir panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 352/2009 (OL L 121, 2013 5 3, p. 11).

⁽²⁾ Direktyvos 2008/57/EB III priede nustatyti esminiai reikalavimai geležinkelių sistemai (3 straipsnio 1 dalis). Šie reikalavimai būdingi geležinkelio sektoriui. Geležinkelių sistema, posistemiai, sąveikos sudedamosios dalys ir visos sąsajos turi atitikti šiuos esminius reikalavimus (4 straipsnio 1 dalis). Atitiktis esminiams reikalavimams yra būtina sąlyga, kad struktūrinį posistemį būtų galima pradėti eksploatuoti. Atitiktis esminiams Direktyvos 2008/57/EB reikalavimams nedaro poveikio kitų ES nuostatų taikymui (3 straipsnio 2 dalis).

leidimas pateikiamas kaip EB patikros deklaracija. Toliau pateiktoje schemoje apibendrinti veiksmai prieš išduodant leidimą pradėti eksploatuoti struktūrinį posistemį ir po išdavimo:



LEIDIMAS PRADĖTI EKSPLOATUOTI TRANSPORTO PRIEMONES IR TRANSPORTO PRIEMONIŲ TIPŲ PATVIRTINIMAS

4. Leidimo išdavimo tikslais transporto priemonę sudaro riedmenų posistemis ir, kai taikoma, riedmens kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemis. Transporto priemonės tipo patvirtinimas arba individualus leidimas pradėti eksploatuoti transporto priemonę yra bendras leidimas eksploatuoti transporto priemonę sudarančią (-ius) posistemį (-ius).
5. Reikalavimai, kylantys dėl funkcinių posistemų ir darantys poveikį transporto priemonės projektinei (veikimo) būsenai (įskaitant, pvz., veikimo charakteristikų reikalavimus) yra nustatyti atitinkamų struktūrinių posistemų TSS arba, kai leidžiama pagal Direktyvos 2008/57/EB nuostatas, nacionalinėmis taisyklėmis (pvz., kontrolės, valdymo ir signalizacijos B klasės sistemoms).
6. Kadangi transporto priemonės sudaro vienas arba daugiau posistemų, su posistemiais susijusios Direktyvos 2008/57/EB IV skyriaus nuostatos taikomos atitinkamiems transporto priemonės arba transporto priemonės tipo posistemiams, nedarant poveikio kitų V skyriaus nuostatų taikymui.
7. Kai leidimas susijęs su transporto priemonėmis, kurias sudaro daugiau kaip vienas posistemis, paraiškos išduoti leidimą eksploatuoti transporto priemonę arba patvirtinti transporto priemonės tipą teikėjas, siekdamas įrodyti, kad šio tipo transporto priemonės, integruotos į geležinkelių sistemą ir būdamos projektinės veikimo būklės, kaip visuma atitinka taikomą Europos teisės aktų reikalavimus, įskaitant Direktyvos 2008/57/EB esminius reikalavimus, gali, kaip aprašyta Direktyvos 2008/57/EB V priede, abiejų posistemų EB patikros deklaracijas sujungti į vieną EB patikros deklaraciją.
8. Kai laikomasi Direktyvoje 2008/57/EB nustatytų sąlygų, turėtų pakakti vieno transporto priemonės tipo patvirtinimo arba leidimo pradėti eksploatuoti atskirą transporto priemonę visame ES geležinkelių tinkle. Taip yra, pavyzdžiui, kai leidimas eksploatuoti TSS atitinkančią transporto priemonę turi būti išduodamas arba transporto priemonės tipas turi būti patvirtinamas su naudojimo sąlyga, kad ta transporto priemonė arba to tipo transporto priemonėmis numatyta važinėti tik TSS atitinkančiame tinkle (bet tik jei atitinkamose TSS, kurios taikytos išduodant atitinkamus leidimus, nėra neišspręstų klausimų ir nenumatyta specifinių atvejų, susijusių su tinklo ir transporto priemonės suderinamumu).
9. Transporto priemonių tipų patvirtinimo ir leidimų pradėti eksploatuoti atskiras transporto priemonės tvarka yra suderinta ir apima aiškiai nustatytus etapus su nustatytais terminais.
10. Taikomos taisyklės, pagal kurias išduodami leidimai pradėti eksploatuoti transporto priemones ir patvirtinami transporto priemonių tipai, turėtų būti pastovios, skaidrios ir nediskriminacinės. Tos taisyklės turėtų būti TSS arba, jeigu leidžiama pagal Direktyvos 2008/57/EB nuostatas, nacionalinės taisyklės, apie kurias pranešta Komisijai ir kurios pateiktos Komisijos sukurtoje duomenų bazėje. Nuo TSS priėmimo momento valstybės

narės neturėtų priimti jokių nacionalinių taisyklių, susijusių su gaminiais arba posistemų dalimis, kuriems taikoma ta TSS (išskyrus nurodytus neišspręstus klausimus). Jeigu transporto priemonė arba transporto priemonės tipas neatitinka TSS reikalavimų, turėtų būti kuo labiau laikomasi abipusio pripažinimo principo, kad nebūtų keliama nebūtinų reikalavimų ar atliekama perteklinių patikrų, nebent tai būtina siekiant patikrinti to tipo transporto priemonės ir atitinkamo tinklo techninį suderinamumą.

11. Su transporto priemonėmis susiję leidimai turėtų būti siejami su jų projektinės veikimo būklės techninėmis charakteristikomis, įskaitant apribojimus ir naudojimo sąlygas, ir juose turėtų būti nurodytas valstybės (-ių) narės (-ių) tinklas (-ai) ⁽¹⁾, kuriame (-iuose) leidžiama naudoti to tipo transporto priemones. Leidime nurodytos techninės charakteristikos turėtų būti:
 - deklaruotos gamintojų ar perkančiųjų organizacijų, kurios veikia kaip paraiškos išduoti leidimą eksploatuoti transporto priemonę ar patvirtinti transporto priemonės tipą teikėjai,
 - patikrintos ir patvirtintos vertinimo įstaigų,
 - patvirtintos dokumentais prie EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje.
12. Kiekvienos atskiros to paties tipo transporto priemonės techninės charakteristikos, nurodytos 11 punkte, yra vienodos.
13. Nei tipo patvirtinimas, nei leidimas pradėti eksploatuoti konkrečią transporto priemonę neturi būti siejamas su tam tikru maršrutu, geležinkelio įmone, transporto priemonės valdytoju ar už techninę priežiūrą atsakingu subjektu.
14. Siekiant užtikrinti, kad nereikėtų patvirtinti transporto priemonių tipų ir išduoti leidimų pradėti eksploatuoti atskiras transporto priemones konkrečiais maršrutais bei išvengti pakartotinio leidimų išdavimo pasikeitus kurio nors maršruto charakteristikoms, visi su transporto priemone susijusiam leidimui taikomi apribojimai ir naudojimo sąlygos turėtų būti apibrėžti kaip techninių konstrukcijos charakteristikų, o ne geografiniai parametrai.

TIPO PATVIRTINIMAS

15. Patvirtinamas tipas yra vertinamas projektinės veikimo būklės transporto priemonės savybės, susijusios su transporto priemonės tipu. Pagal Direktyvos 2008/57/EB 26 straipsnio 1 dalį gali būti pirmą patvirtinamas transporto priemonės tipas, o po to, pagal Direktyvos 2008/57/EB 26 straipsnio 3 dalį patikrintus atitiktą tipui, gali būti leidžiama pradėti eksploatuoti atskiras to tipo transporto priemones (įskaitant atskirų transporto priemonių serijas). Kita galimybė – leidžiant pradėti eksploatuoti pirmą tam tikro tipo transporto priemonę, pagal Direktyvos 2008/57/EB 26 straipsnio 2 dalį patvirtinamas transporto priemonės tipas. Taip kitas to paties tipo transporto priemonės gali būti leidžiama pradėti eksploatuoti patikrinus jų atitiktą tipui pagal Direktyvos 2008/57/EB 26 straipsnio 3 dalį. Ši transporto priemonių tipo patvirtinimo koncepcija gamintojams suteikia galimybę teikti rinkai ir nurodyti savo kataloge tam tikrus transporto priemonių tipus ir taip klientams siūlyti jau patvirtinto tipo transporto priemones, užuot pirmiausia pagaminus atskiras transporto priemones tokių tipų, kokių galėtų užsakyti klientas. Vienas iš šios koncepcijos tikslų – padėti tokių tipų transporto priemonių pirkėjams išvengti didelės dalies rizikos, susijusios su leidimų gavimu.
16. Tipo koncepcija svarbi ir maršrutų suderinamumui. Siekdama įvertinti, ar maršrutas yra tinkamas traukiniui, geležinkelio įmonė palygina iš tam tikro tipo transporto priemonių sudaryto traukinio charakteristikas su informacija, kurią infrastruktūros registre pateikė infrastruktūros valdytojas. Infrastruktūros valdytojai jau dabar įpareigoti skelbti informaciją apie infrastruktūros pobūdį (Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB ⁽²⁾ nustatyti geležinkelių tinklo prieigos reikalavimai, o direktyvose 2004/49/EB ir 2008/57/EB bei traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS – eksploatavimo reikalavimai). Kol bus sukurtas ir užpildytas infrastruktūros registras, infrastruktūros valdytojai šią informaciją turėtų skelbti kita forma. Tačiau taip infrastruktūros valdytojams nesuteikiama teisės geležinkelio įmonių transporto priemonėms ar traukiniams taikyti kokių nors papildomų leidimų reikalavimų.
17. Leidimų pradėti eksploatuoti transporto priemones išdavimo procesas ir vėlesnis konkrečių transporto priemonių naudojimas ir techninė priežiūra – tai du aiškiai atskirti procesai, reglamentuojami atskiromis nuostatomis. Dėl šio atskyrimo gamintojai gali teikti rinkai jau leidžiamas eksploatuoti transporto priemones, jas naudoti gali įvairios geležinkelio įmonės, o jų techninę priežiūrą atlikti kiti už techninę priežiūrą atsakingi subjektai, priklausomai nuo eksploatavimo sąlygų taikydami skirtingus techninės priežiūros režimus.

⁽¹⁾ Valstybės narės teritorijoje gali būti vienas ar daugiau geležinkelių tinklų.

⁽²⁾ 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (OL L 75, 2001 3 15, p. 29).

18. Jei transporto priemonių tipus ketinama patvirtinti daugiau nei vienoje valstybėje narėje (pvz., naudoti transporto koridoriuose), nacionalinės saugos institucijos gali bendradarbiauti, kad kartu atliktų pirmąjį ir papildomus patvirtinimus (vienalaikis patvirtinimas). Atitinkamoms nacionalinėms saugos institucijoms tai suteikia galimybę dalytis darbais (pvz., kiekviena iš jų gali specializuotis pagal teminę sritį), o nacionalinei saugos institucijai, išduodančiai pirmąjį leidimą, – pripažinti kitų nacionalinių saugos institucijų atliktą darbą ir juo pasinaudoti.

LEIDIMAS PRADĖTI EKSPLOATUOTI STACIONARIŲ ĮRENGINIŲ POSISTEMIUS

19. Reikia pabrėžti, kad TSS nenumatyta išsamaus stacionariams įrenginiams taikomų reikalavimų, kuriuos turėtų atitikti tam tikras posistemis, rinkinio. TSS nustatyti reikalavimai apima elementus, kurie yra svarbūs stacionaraus įrenginio posistemių suderinamumui su TSS atitinkančia transporto priemone.
20. Kad stacionarūs įrenginiai atitiktų esminius visų taikomų ES teisės aktų reikalavimus, valstybės narės, be TSS taikymo, gali reikalauti taikyti kitas taisykles, pvz., elektros saugos, civilinės inžinerijos, statybos, sanitarijos, apsaugos nuo gaisro kodeksus ir kt., kurios nebūtinai turi būti suderintos, kad atitiktų Direktyvos 2008/57/EB tikslus. Šios taisyklės neturėtų prieštarauti TSS nuostatomis.
21. Kai tinklo projektą sudaro daugiau nei vienas stacionaraus įrenginio posistemis, siekiant supaprastinti procesą siūloma, kad paraiškos teikėjas, siekdamas įrodyti, kad tinklo projektas, integruotas į geležinkelių sistemą, kaip visuma atitinka taikomų Europos teisės aktų reikalavimus, įskaitant Direktyvos 2008/57/EB esminius reikalavimus, galėtų, kaip aprašyta Direktyvos 2008/57/EB V priede, visų posistemių EB patikros deklaracijas sujungti į vieną bendrą tinklo projekto EB patikros deklaraciją.
22. Taikomos nacionalinės taisyklės, pagal kurias išduodami leidimai pradėti eksploatuoti stacionarių įrenginių posistemių, turėtų būti pastovios, skaidrios ir nediskriminacinės. Nedarant poveikio 19 ir 20 punktų taikymui, taisyklės, susijusios su esminiais geležinkelių sistemos reikalavimais, nustatytais Direktyva 2008/57/EB, turėtų būti techninės sąveikos specifikacijos arba, jeigu leidžiama pagal Direktyvą 2008/57/EB, nacionalinės taisyklės, apie kurias pranešta Komisijai ir kurios pateiktos Komisijos įsteigtoje duomenų bazėje. Nuo TSS priėmimo momento valstybės narės neturėtų priimti jokių nacionalinių taisyklių, susijusių su gaminiais ar posistemių dalimis, kuriems taikoma ta TSS (išskyrus tuos aspektus, kurie TSS aiškiai nurodyti kaip neišspręsti klausimai).
23. Leidimas pradėti eksploatuoti stacionaraus įrenginio posistemių turėtų būti siejamas su jų techninėmis charakteristikomis, įskaitant apribojimus ir naudojimo sąlygas. Leidime pradėti eksploatuoti nurodomos techninės charakteristikos turėtų būti:
- deklaruotos paraiškos teikėjo,
 - patikrintos ir patvirtintos vertinimo įstaigų,
 - patvirtintos dokumentais prie EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje.
24. Leidimo pradėti eksploatuoti stacionarių įrenginių posistemių išdavimo procesas ir tų posistemių eksploatavimas bei techninė priežiūra yra du aiškiai atskirti procesai, reglamentuojami atskiromis nuostatomis.

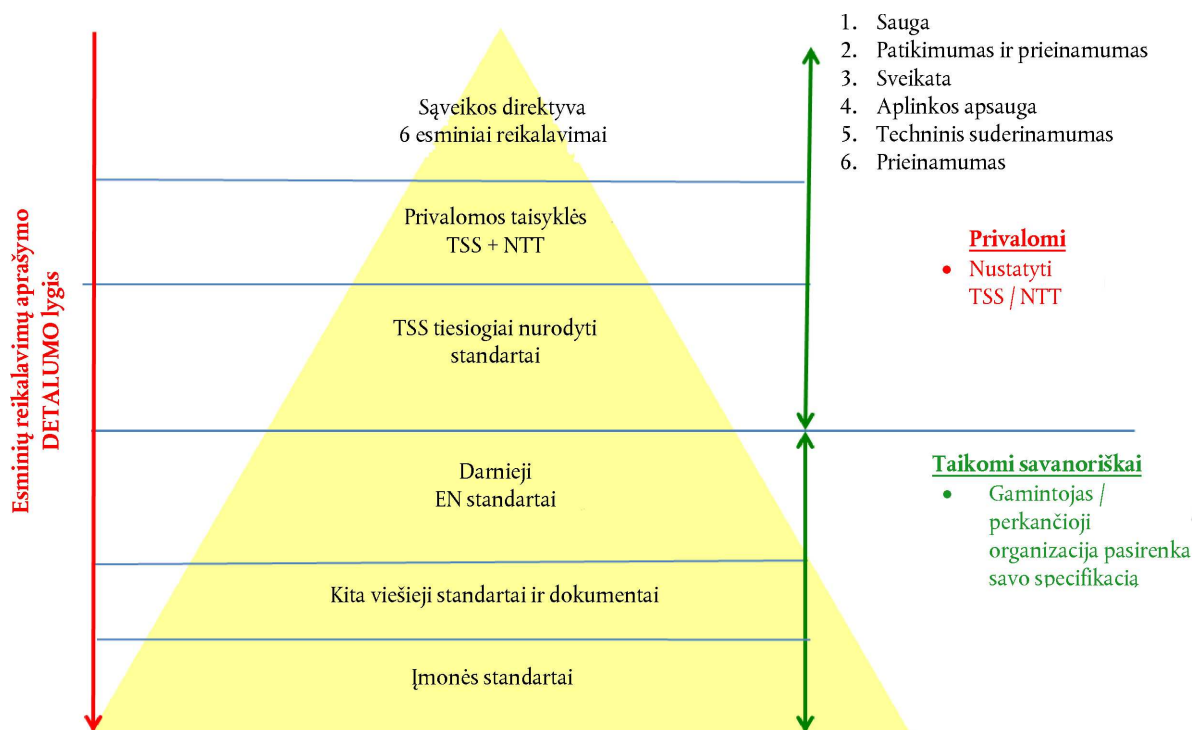
ESMINIAI REIKALAVIMAI, TECHNINĖS SĄVEIKOS SPECIFIKACIJOS (TSS) IR NACIONALINĖS TAISYKLĖS

25. Sąveikos direktyva nustatomi geležinkelių sistemai taikomi esminiai reikalavimai. Šie reikalavimai – tai „visos III priede nurodytos sąlygos, kurias turi atitikti geležinkelių sistema, posistemiai ir sąveikos sudedamosios dalys, įskaitant sąsajas“ (Direktyvos 2008/57/EB 2 straipsnio g punktas). Taigi geležinkelių sistemai keliami esminiai reikalavimai yra išsamūs. Valstybė narė ar nacionalinė saugos institucija negali nustatyti jokių reikalavimų ar sąlygų, išskyrus kaip numatyta 17 straipsnyje.
26. Techninis tinklo ir transporto priemonių sąsajos suderinamumas yra svarbus siekiant užtikrinti saugą. Nors šios sąsajos saugos aspektą galima įrodyti naudojant pamatines sistemas arba taikant neabejotino pavojaus prognozę pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 352/2009 ⁽¹⁾, dėl su sąveika susijusių priežasčių būtina, kad

⁽¹⁾ 2009 m. balandžio 24 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 352/2009 dėl bendrojo saugos būdo, susijusio su pavojaus analize ir vertinimu (OL L 108, 2009 4 29, p. 4). Tas reglamentas 2015 m. gegužės 21 d. bus panaikintas ir pakeistas Įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 402/2013.

techninis suderinamumas būtų įrodomas remiantis suderintomis Sąjungos taisyklėmis, t. y. TSS, arba, jei tokių taisyklių nėra, nacionalinėmis taisyklėmis. Todėl sąveikos užtikrinimo tikslais transporto priemonės ir tinklo sąsajų tinkamumas turėtų būti įrodomas taisyklėmis grindžiamu būdu.

27. Dėl to, viena vertus, TSS turėtų būti išsamiai nustatytos sąsajos, nurodytos 26 punkte. TSS turėtų būti išsamiai nustatytas ir kiekvienas tikslinės sistemos pagrindinis parametras bei sąsaja, kuriuos būtina aiškiai patikrinti prieš išduodant leidimą, taip pat atitinkami atitikties vertinimo reikalavimai.
28. Kita vertus, TSS turėtų būti nustatyta reikalavimų tik *kiek, kiek reikia*, kad būtų užtikrintas optimalus techninio suderinimo lygis, ir privalomos nuostatos, kurių reikia, kad būtų laikomasi Direktyvos 2008/57/EB esminių reikalavimų ir būtų pasiekti tos direktyvos 1 straipsnyje nustatyti tikslai (5 straipsnio 3 dalis). Todėl TSS reikalavimų detalumo lygis turėtų būti tik toks, kokį būtina suderinti, kad būtų pasiekti šie tikslai ir kartu užtikrinta atitiktis esminiams reikalavimams. Jose turėtų būti nustatytos ir posistemų tarpusavio sąsajos. Kiekvienoje TSS nurodomas tikslinis posistemis, kurį galima palaipsniui sukurti per priimtina laikotarpį.
29. Paraiškos teikėjai, užtikrindami atitiktį esminiams reikalavimams, turėtų turėti teisę naudoti pasirinktus techninius sprendimus, su sąlyga, kad tokių techninių sprendimų specifikacijos atitinka TSS ir kitus taikomus teisės aktus.
30. Siekiant tikslo sukurti bendrą Europos geležinkelių erdvę be vidaus sienų, esminius reikalavimus atitinkančių gaminių technines specifikacijas galima nustatyti darniuosiuose standartuose (EN). Kai kuriais atvejais darniuosiuose standartuose, kuriais nustatomi TSS pagrindiniai parametrai, daroma atitiktis tam tikroms TSS nuostatomis prielaida. Laikantis naujo požiūrio į techninį derinimą ir standartizavimą šių standartų taikymas išlieka savanoriškas, tačiau nuorodos į juos skelbiamos *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Šios specifikacijos turėtų būti išvardytos ir TSS taikymo vadovuose, kad jas būtų lengviau taikyti pramonėje. Šios specifikacijos ir toliau turėtų papildyti TSS.
31. Specifikacijų, nurodytų 26–30 punktuose, hierarchija ir išsamumo lygis pavaizduoti toliau pateiktoje scheme:



32. TSS neturėtų būti kartojamos nuostatos, kuriomis siekiama užtikrinti, kad projektinės veikimo būklės posistemis arba transporto priemonė atitiktų kitų taikomų direktyvų reikalavimus.
33. Projektuojant ir (arba) planuojant posistemį arba transporto priemonę ir užtikrinant jo (jos) projektinę veikimo būklę turi būti taikomi ne tik Direktyvos 2008/57/EB reikalavimai, bet ir reikalavimai, kylantys iš kitų ES nuostatų. Paraiškos teikėjas turi užtikrinti, kad būtų laikomasi šių reikalavimų.

34. Nedarant poveikio 19 ir 20 punktų taikymui, nacionalinės taisyklės gali būti ir toliau taikomos leidimams tik Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnio 3 dalyje nurodytais atvejais. Tie atvejai yra:
- aplinkybės, kai atitinkamos TSS nėra, t. y.:
 - a) TSS neišspręsti klausimai;
 - b) tinklai ir transporto priemonės, kuriems TSS netaikomos (nenumatomos taikyti);
 - c) senosioms sistemoms keliami reikalavimai (t. y. sistemos sąsajos, kurių nenumatoma įtraukti į TSS);
 - d) reikalavimai TSS neatitinkančioms transporto priemonėms, pradėtoms eksploatuoti prieš įsigaliojant TSS arba pereinamuoju laikotarpiu,
 - leidžiančios nukrypti nuostatos, kurioms taikomas Direktyvos 2008/57/EB 9 straipsnis,
 - TSS nustatyti specifiniai atvejai, kuriais į tikslinę sistemą įtraukiami nacionaliniai variantai.
35. 34 punkte išvardytais atvejais valstybės narės turėtų remtis taisyklėmis, apimančiomis esminius reikalavimus, įskaitant transporto priemonių ir jų tinklo techninio suderinamumo reikalavimus, tas taisykles paskelbti ir užtikrinti, kad jų būtų laikomasi. Siekiant išlaikyti esamą sąveikos lygį ir išvengti paraiškos teikėjų diskriminavimo, šios taisyklės turėtų būti tokios pat išsamios kaip TSS, o jų reikalavimai turėtų būti visiškai aiškūs (t. y. jose turėtų būti nurodytos atitinkamų parametrų vertės ir atitikties vertinimo metodai).
36. Jeigu pateikiama paraiška papildomai patvirtinti esamų TSS neatitinkančių transporto priemonių tipą ar išduoti leidimą eksploatuoti atskiras TSS neatitinkančias transporto priemones, pagal Direktyvos 2008/57/EB 25 straipsnį valstybei narei, kurioje prašoma papildomų leidimų, leidžiama tikrinti tik suderinamumą su jos tinklu. Taikant abipusio pripažinimo principą, kaip aprašyta 52–54 punktuose, ši valstybė narė turėtų pripažinti pirmą leidimą pradėti eksploatuoti, nebent ji gali įrodyti (paraiškos išduoti papildomą leidimą teikėjui), kad yra didelis pavojus saugai. Šis principas atitinka poreikį užtikrinti, kad nebūtų diskriminuojami vienoje valstybėje narėje patvirtinti transporto priemonių tipai ar atskiros transporto priemonės, kurias pirmą kartą leista pradėti eksploatuoti vienoje valstybėje narėje.
37. Todėl, siekiant aiškumo, valstybės narės savo nacionalinėse taisyklėse turėtų nurodyti, kurios nuostatos taikomos tik naujoms transporto priemonėms ir posistemiams pirmą kartą išduodant leidimą pradėti jas (juos) eksploatuoti ir (arba) esamiems transporto priemonių tipams ir (arba) atnaujintoms arba patobulintoms transporto priemonėms, kai turi būti išduodamas naujas leidimas pradėti jas eksploatuoti, ir (arba) visiems jau eksploatuojamiems posistemiams ir transporto priemonėms.

BENDRŲJŲ SAUGOS BŪDŲ PAVOJAUS LYGIUI NUSTATYTI IR VERTINTI (BSB PV) TAIKYMAS IR SAUGOS VALDYMO SISTEMA (SVS)

38. Išduodant leidimą pradėti eksploatuoti BSB PV yra privalomas tik šiais atvejais:
- a) jei tam tikru klausimu to reikalaujama pagal TSS arba nacionalinę taisyklę, taikomą pagal Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnio 3 dalį;
 - b) kaip reikalaujama pagal Direktyvos 2008/57/EB 15 straipsnio 1 dalį saugiam posistemų integravimui atlikti, kai privalomų taisyklių nenumatyta.
- Visais kitais atvejais išduodant tokį leidimą BSB PV neprivalomas.
39. Terminu „saugus integravimas“ gali būti nusakoma:
- a) saugus posistemų sudarančių elementų integravimas;
 - b) saugus transporto priemonę ar tinklo projektą sudarančių posistemų integravimas;
- kalbant apie transporto priemones:
- c) saugus transporto priemonės ir tinklo charakteristikų integravimas;
 - d) saugus transporto priemonių integravimas į geležinkelio įmonių SVS. Tai apima transporto priemonių tarpusavio sąsajas, sąsajas su posistemį naudojančiais darbuotojais, taip pat už priežiūrą atsakingo subjekto techninės priežiūros veiklą;

e) saugus traukinio integravimas į konkrečius maršrutus, kuriuose jis naudojamas;

kalbant apie tinklo projektus:

f) saugus tinklo projekto integravimas su transporto priemonės charakteristikomis, apibrėžtomis TSS ir nacionalinėse taisyklėse;

g) saugus integravimas su gretimomis tinklo dalimis (geležinkelio linijų sekcijomis);

h) saugus tinklo projekto integravimas į infrastruktūros valdytojo SVS. Tai apima sąsajas su tinklo projektą naudojančiais darbuotojais, taip pat infrastruktūros valdytojo arba jo rangovų techninės priežiūros veiklą;

i) saugus tinklo projekto integravimas su konkrečiais jame naudojamais traukiniais.

40. Kalbant apie saugaus integravimo ir leidimo pradėti eksploatuoti transporto priemones santykį:

— prieš išduodant leidimą pradėti eksploatuoti turėtų būti tikrinami 39 punkto a, b ir c papunkčiuose nurodyti dalykai. Bet kokia iš jų išvesta sąlyga ir naudojimo apribojimai (pvz., traukinio sudėties apribojimai, įskaitant kelių sukabintų riedmenų vienetų naudojimą ar lokomotyvų naudojimą kartu su traukinį sudarančiomis transporto priemonėmis) turėtų būti nurodomi Direktyvos 2008/57/EB 18 straipsnio 3 dalyje nurodytoje prie EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje taip, kad posistemio ar transporto priemonės, kuri (-ią) leista pradėti eksploatuoti, naudotojas galėtų taikyti šias sąlygas ir naudojimo apribojimus pagal savo SVS,

— 39 punkto d papunktis nėra leidimo išdavimo proceso dalis. Jį turėtų atlikti geležinkelio įmonė, tinkamai atsižvelgdama į visas sąlygas ir naudojimo apribojimus, nustatytus remiantis a, b ir c papunkčiais bei atitikties TSS ir taikomoms nacionalinėms taisyklėms patikra,

— 39 punkto e papunktis nėra leidimo išdavimo proceso dalis. Jį turėtų atlikti geležinkelio įmonė, remdamasi visa informacija, reikalinga siekiant nustatyti traukinio charakteristikas bei traukinio ir maršruto suderinamumą (pvz., naudojimo sąlygas, sąsajos parametrų vertes), nustatytus remiantis a, b ir c papunkčiais ir infrastruktūros registre pateikta informacija.

40a. Kalbant apie saugaus integravimo ir leidimo pradėti eksploatuoti stacionarius posistemius ir tinklo projektus santykį:

— prieš išduodant leidimą pradėti eksploatuoti turėtų būti tikrinami 39 punkto a, b, f ir g papunkčiuose nurodyti dalykai. Bet kokia iš jų išvesta sąlyga ir naudojimo apribojimai turėtų būti nurodomi Direktyvos 2008/57/EB 18 straipsnio 3 dalyje nurodytoje prie EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje taip, kad posistemio ar tinklo projekto, kurį leista pradėti eksploatuoti, naudotojas galėtų taikyti šias sąlygas ir naudojimo apribojimus pagal savo SVS,

— 39 punkto h papunktis nėra leidimo išdavimo proceso dalis. Jį turėtų atlikti infrastruktūros valdytojas, tinkamai atsižvelgdamas į visas sąlygas ir naudojimo apribojimus, nustatytus remiantis a, b ir c papunkčiais bei atitikties TSS ir taikomoms nacionalinėms taisyklėms patikra,

— 39 punkto i papunktis nėra leidimo išdavimo proceso dalis. Jį turėtų atlikti infrastruktūros valdytojas, remdamasis visa informacija, reikalinga siekiant nustatyti maršruto charakteristikas bei traukinio ir maršruto suderinamumą (pvz., naudojimo sąlygas, sąsajos parametrų vertes), nustatytus remiantis a, b ir c papunkčiais ir transporto priemonių tipų registre pateikta informacija.

41. Kalbant apie BSB PV taikymą saugiam integravimui patikrinti prieš išduodant leidimą pradėti eksploatuoti:

— 39 punkto a papunktį visiškai apima posistemiu taikomų TSS taikymo sritis; kai šiuo klausimu nėra aiškių techninių taisyklių, TSS gali būti taikomas rizika grindžiamas požiūris, reikalaujama taikyti BSB PV ir nurodyti, iki kokio priimtino lygio turėtų būti valdomas pavojus,

— kai šią sąsają išsamiai nustatančių privalomų taisyklių (TSS, nacionalinių taisyklių) nėra, tikrinimas pagal 39 punkto b papunktį turėtų būti atliekamas taikant BSB PV,

- 39 punkto c papunktis turėtų būti išsamiai nustatytas TSS ir, kai numatyta Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnio 3 dalyje, nacionalinėmis taisyklėmis, ir šią taisyklėmis grindžiamą patikrą turėtų atlikti paskelbtoji įstaiga arba paskirtoji įstaiga, vykdydama savo pareigą, susijusią su „atitinkamo posistemio sąsajų su sistema, į kurią jis įtraukiamas, patikra“ (Direktyvos 2008/57/EB 18 straipsnis), nes kitaip kiltų pavojus, kad nebus laikomasi skaidrumo, nediskriminavimo ir sąveikos reikalavimų,
- taigi, kai yra TSS arba nacionalinės taisyklės, 39 punkto c papunkčiui taikyti BSB PV neprivaloma. Kai ši sąsaja nėra išsamiai nustatyta nacionalinėmis taisyklėmis (pvz., kai kurių senųjų signalizacijos sistemų ir inovacinių sprendimų atveju), jose gali būti reikalaujama taikyti BSB PV sprendžiant pavojų, kurie jose nenagrinėjami, klausimus.

TSS IR NACIONALINIŲ TAISYKLIŲ VIENTISUMAS

42. Pripažįstama, kad TSS sukurtos pasitelkiant sektoriaus asociacijų ir nacionalinių saugos institucijų ekspertus, atsižvelgiant į nacionalines taisykles ir remiantis praktine patirtimi. Jose atsispindi naujausi pasiekimai arba geriausios turimos žinios; jas su minėtais ekspertais parengė agentūra ir jos buvo apsvaistytos Direktyvos 2008/57/EB 29 straipsnyje nurodytame komitete. Todėl valstybės narės pripažįsta TSS tinkamomis pagal paskirtį (įskaitant neišspręstus klausimus) ir jos yra teisiškai privalomos. Šių privalomų reikalavimų tikrinimas ar tvirtinimas nėra leidimų išdavimo proceso dalis.
43. Vis dėlto, siekiant išsaugoti TSS ir nacionalinių taisyklių vientisumą, kiekvienas subjektas, bet kada sužinojęs apie galimą TSS ar nacionalinių taisyklių trūkumą, privalo skubos tvarka pagal galiojančias procedūras pareikšti visiškai pagrįstas abejones, kad visi susiję subjektai būtų nedelsiant informuoti apie galimą trūkumą ir galėtų imtis tinkamų veiksmų.
44. Valstybės narės turėtų imtis tinkamų priemonių iš dalies pakeisti nacionalines taisykles, kuriose yra trūkumų ar kurios yra nesuderinamos su TSS.
45. Jeigu trūkumas yra techninėje sąveikos specifikacijoje, taikomas Direktyvos 2008/57/EB 7 straipsnis ir šio trūkumo klausimas turėtų būti sprendžiamas:
 - a) pateikiant agentūros techninę nuomonę arba
 - b) padarant TSS pakeitimą
arba abiem šiomis priemonėmis.Priklausomai nuo konkretaus atvejo, TSS pakeitimas gali būti daromas:
 - 1) iš dalies pakeičiant tikslinės sistemos specifikaciją;
 - 2) įtraukiant specifinius atvejus, kai jie yra susiję tik su ribotu valstybių narių skaičiumi ir laikoma, kad derinimas ES lygiu nėra būtinas;
 - 3) įtraukiant neišspręstus klausimus, kai derinimas ES lygmeniu yra būtinas, tačiau dar negali būti aiškiai nustatytas TSS.

SU LEIDIMŲ PRADĖTI EKSPLOATUOTI TAIKymo SRITIMI NESUSIJUSIOS PATIKROS

46. Traukinio ir maršruto suderinamumo patikra turėtų būti nesusijusi su transporto priemonių tipo patvirtinimu ar leidimo pradėti eksploatuoti atskirą transporto priemonę išdavimu. Traukinio ir maršruto suderinamumo patikrą, vykdydama planavimo procesą (pavyzdžiui, teikdama maršrutų siūlymus) ir kasdien taikydama savo SVS, valdo geležinkelio įmonė (arba infrastruktūros valdytojas, jei jis naudoja traukinius). Geležinkelio įmonė suderinamumą turėtų nustatyti gaudama informaciją iš infrastruktūros valdytojo, kurią jis pateikia infrastruktūros registre, ir iš transporto priemonės techninės bylos, kuri parengiama gaunant leidimą pradėti eksploatuoti, pridedama prie EB patikros deklaracijos ir vėliau tvarkoma. Pereinamuoju laikotarpiu, t. y. kol bus sukurtas ir visais suderinamumo su tinklu patikrai svarbiais duomenimis užpildytas infrastruktūros registras, infrastruktūros valdytojais geležinkelio įmonėms būtina informaciją turėtų skaidriai pateikti naudodami kitas priemones.
47. Geležinkelio įmonės gebėjimo valdyti transporto priemonių naudojimą ir techninę priežiūrą vertinimas nėra leidimų išdavimo proceso dalis. Tą vertinimą apima saugos sertifikavimo procesas ir nuolatinė priežiūra, kurią vykdo nacionalinė saugos institucija.
48. Infrastruktūros valdytojo gebėjimo valdyti tinklo projektų naudojimą ir techninę priežiūrą vertinimas nėra leidimų išdavimo proceso dalis. Tą vertinimą apima įgaliojimų saugos srityje suteikimo procesas ir nuolatinė priežiūra, kurią vykdo nacionalinė saugos institucija.

49. Už priežiūrą atsakingo subjekto gebėjimo valdyti transporto priemonių techninę priežiūrą vertinimas nėra leidimų išdavimo proceso dalis. Tą vertinimą apima geležinkelio įmonės SVS. Kai taikomas už priežiūrą atsakingo subjekto sertifikavimo procesas, geležinkelio įmonės saugos valdymo sistemoje į jį gali būti atsižvelgiama.
50. Todėl nereikalaujama, kad paraiškos patvirtinti transporto priemonės tipą arba išduoti leidimą pradėti eksploatuoti transporto priemonę arba posistemį teikėjas įvertintų keitimų, kurie geležinkelių sistemoje, kaip visumoje, gali būti padaryti dėl transporto priemonės ar posistemio konstrukcijos, svarbą. Jeigu paraiškos teikėjas yra geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas, ketinanti (-is) naudoti tą transporto priemonę ar posistemį, ji (jis), kaip už savo geležinkelių sistemos dalies keitimo valdymą atsakinga (-as) geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas, taiko BSB PV nepriklausomai nuo savo, kaip paraiškos išduoti leidimą pradėti eksploatuoti teikėjo, vaidmens.
51. Praktikoje, kai gamintojas pagamina tam tikrą konstrukciją geležinkelio įmonės užsakymu, paprastai iš dalies sutampa laikotarpiai:
- struktūrinio posistemio atitikties patikros, kurią atlikus parengiama EB patikros deklaracija (39 punkto a, b ir c papunkčius apimanti veikla), ir
 - šio posistemio integravimo į geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojo SVS (39 punkto d ir e papunkčius apimanti veikla).
- Tai gero projektų valdymo, kuris tam tikromis aplinkybėmis suteikia galimybę kuo labiau sutrumpinti laikotarpį nuo leidimo pradėti eksploatuoti išdavimo iki faktinio transporto priemonės arba tinklo projekto naudojimo komercinėje veikloje pradžios, sudedamoji dalis. Šiomis aplinkybėmis nacionalinė saugos institucija dalyvauja tuo pačiu metu, kaip
- institucija, atsakinga už transporto priemonių tipo patvirtinimą arba leidimo pradėti eksploatuoti atskirą transporto priemonę išdavimą, ir kaip
 - institucija, atsakinga už saugos sertifikatų arba įgaliojimų saugos srityje suteikimo priežiūrą.
- Nors šių dviejų užduočių vykdymo laikas gali iš dalies sutapti, jos turėtų būti oficialiai atskiros: pirmosios užduoties kita šalis yra paraiškos išduoti leidimą eksploatuoti transporto priemonę ar patvirtinti transporto priemonės tipą teikėjas, o antrosios – geležinkelio įmonė ar infrastruktūros valdytojas, ketinanti (-is) naudoti posistemį arba transporto priemonę.

ABIPUSIS TAISYKLIŲ IR TRANSPORTO PRIEMONIŲ PATIKRŲ PRIPAŽINIMAS

52. Valstybės narės turėtų abipusiai pripažinti patikrinimus, atliktus pagal kitų valstybių narių nacionalines taisykles, nebent:
- a) neįrodytas suderinamumas su tinklu arba
 - b) valstybė narė paraiškos teikėjui gali įrodyti, kad yra didelis pavojus saugai;
 - c) siekiant išvengti nebūtinų reikalavimų ir perteklinių patikrų, turėtų būti kuo labiau laikomasi abipusio pripažinimo principo, nebent tokie reikalavimai ar patikros būtini siekiant patikrinti transporto priemonės ir konkretaus tinklo techninį suderinamumą ir nėra lygiaverčiai pirmąjį leidimą išdavusios valstybės narės taisyklėms.
53. Taikydamos papildomus leidimus, valstybės narės neturėtų ginčyti išduodant ankstesnį leidimą taikytų nacionalinių taisyklių,
- taikomų neišspręstiems klausimams, nesusijusiems su transporto priemonės ir tinklo techniniu suderinamumu, arba
 - priskiriamų prie A kategorijos Direktyvos 2008/57/EB 27 straipsnio 4 dalyje nurodytame informaciniame dokumente.
54. Nepaisant to, kad nėra bendrųjų pavojaus priimtumo kriterijų, pagal Komisijos reglamento dėl BSB, susijusio su pavojaus analize ir įvertinimu ⁽¹⁾, 7 straipsnio 4 dalį, taikant BSB pavojui vertinti turėtų būti abipusiai pripažįstami BSB vertinimai, atlikti vykdant patikras, kurių reikalaujama TSS.

(¹) Ši dalis bus pakeista Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 402/2013 15 straipsnio 5 dalimi (taikoma nuo 2015 m. gegužės 21 d.).

VAIDMENYS IR PAREIGOS

55. Kad būtų galima išduoti leidimą pradėti eksploatuoti posistemį, gamintojas arba perkančioji organizacija (t. y. pareiškėjas pagal Direktyvos 2008/57/EB 18 straipsnio 1 dalį) turi atlikti arba savo atsakomybe pavesti atlikti visas būtinas projektavimo, konstravimo ir bandymo užduotis ir pasirašyti EB patikros deklaraciją.
56. Paskelbtosios įstaigos patikrina atitiktį TSS reikalavimams ir parengia paraiškos teikėjui skirtą (-us) EB patikros sertifikatą (-us). Direktyvos 2008/57/EB 18 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad paskelbtoji įstaiga, „remdamasi atitinkamose TSS, taip pat 34 ir 35 straipsniuose numatytų registrų informacija, vykdo ir atitinkamo posistemio sąsajų 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 techninę bylą.
57. 56 punkto nuostatos *mutatis mutandis* taikomos paskirtosioms įstaigoms ir nacionalinėms taisyklėms.
58. Remiantis Direktyvos 2008/57/EB 15 straipsnio 1 dalimi, nacionalinės saugos institucijos, prieš išduodamos leidimus pradėti eksploatuoti, turėtų patikrinti dokumentus, kurie pridedami prie paraiškos išduoti leidimą pradėti eksploatuoti ir kuriais įrodomas patikros procedūros tinkamumas. Šį patikrinimą turėtų sudaryti dokumentų, pateiktų leidimui gauti, išsamumo, tinkamumo ir nuoseklumo patikrinimas. Jis apsiriboja nacionalinių (geležinkelio) saugos institucijų kompetencijai priklausančiais klausimais, kaip apibrėžta Direktyvoje 2004/49/EB.
59. Jeigu valstybė narė (arba nacionalinė saugos institucija) nustato su paraiška išduoti leidimą pradėti eksploatuoti susijusią problemą, t. y. kad struktūrinis posistemis, kurio EB patikros deklaracija pridėta prie techninės bylos, nevisiškai atitinka Direktyvą 2008/57/EB ir visų pirma neatitinka esminių reikalavimų, ji turėtų taikyti Direktyvos 2008/57/EB 19 straipsnį. Pagal Direktyvos 2008/57/EB 14 straipsnį ši nuostata *mutatis mutandis* taikoma sąveikos sudedamosioms dalims.
60. Nacionalinės saugos institucijos neturėtų kartoti patikrinimų, kurie jau buvo atlikti vykdant patikros procedūrą.
61. Nacionalinės saugos institucijos neturėtų mėginti atlikti ar dubliuoti taisykles nustatančių institucijų, paskelbtųjų įstaigų ar rizikos vertinimo įstaigų darbo.
62. Nacionalinės saugos institucijos neturėtų vykdyti išsamios sisteminės paraiškos teikėjo, paskelbtosios įstaigos, paskirtosios įstaigos ar BSB rizikos vertinimo įstaigos atlikto darbo patikros, nei sistemiškai tvirtinti jų darbo rezultatų. Vertinimo įstaigos patikras nacionalinės saugos institucijos gali ginčyti tik jei yra pagrįstų abejonių. Šiuo atveju turi būti laikomasi proporcingumo (atsižvelgiant į rizikos lygį), nediskriminavimo ir skaidrumo principų. Pagrįstų abejonių visų pirma gali kilti remiantis 58 punkte nurodytais patikrinimais arba kai iš patirties žinoma, kad panašus posistemis neatitinka esminių reikalavimų, kaip apibrėžta Direktyvos 2008/57/EB 19 straipsnyje.
63. Pagal Direktyvos 2008/57/EB 28 straipsnio 2 dalį paskelbtosioms įstaigoms (ir, *mutatis mutandis*, paskirtosioms įstaigoms) valstybės narės turėtų taikyti vertinimo įstaigų kompetencijos užtikrinimo sistemas ir imtis veiksmų, kai nesilaikoma taikomų teisės aktų. Siekdama užtikrinti metodo nuoseklumą, Komisija, padedama agentūros, turėtų vaidinti koordinatoriaus šiuo klausimu vaidmenį.
64. Paraiškos teikėjai, infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės, kartu su subjektais, atsakingais už priežiūrą, turėtų atsižvelgti į sukauptą patirtį, susijusią su patvirtintais transporto priemonių tipais ir posistemų konstrukcijomis, ar į nustatytus nevaldomus pavojus ir imtis tinkamų taisomųjų veiksmų.
65. Paraiškos teikėjai šiuos taisomuosius veiksmus turėtų atlikti prieš pateikdami paraišką išduoti leidimą, ir turėtų būti reikalaujama juos atlikti nedelsiant, kai tik nustatomas tokių veiksmų poreikis.
66. Jau naudojamų transporto priemonių ir posistemų taisomuosius veiksmus geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai turėtų atlikti taikydami savo SVS. Geležinkelio įmonių SVS turėtų užtikrinti, kad už jų naudojamų transporto priemonių priežiūrą atsakingi subjektai padarytų visus būtinus keitimus savo techninės priežiūros sistemoje.

67. Kaip nacionalinės saugos institucijos, prieš išduodamos leidimą, neturėtų nurodyti projekcinio sprendimo, panašiai ir nacionalinės saugos institucijos, vykdydamos priežiūrą, neturėtų nustatyti, kokių taisomųjų veiksmų imtis remiantis sukaupta patirtimi. Užtuot tą dariusios, nacionalinės saugos institucijos turėtų stebėti, ar geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas laikosi savo SVS. Nacionalinės saugos institucijos turėtų tikrinti, ar geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, taikydami savo SVS, nustato, atlieka ir valdo tinkamus taisomuosius veiksmus.
68. Pagal Direktyvą 2004/49/EB kiekvienas infrastruktūros valdytojas ir kiekviena geležinkelio įmonė yra atsakingi už jiems priklausančias sistemos dalis. Geležinkelio įmonė išimtinai atsakinga už saugų savo traukinių naudojimą. Infrastruktūros valdytojas atsakingas tik už infrastruktūros valdymą, todėl už traukinių naudojimą jis neatsako, išskyrus tai, kad duoda leidimą traukiniams važiuoti. Infrastruktūros valdytojas nevykdo jokių kitų leidimų suteikimo funkcijų.
69. Subrangovo (pvz., transporto priemonių valdytojo) gebėjimo valdyti jam priklausančią transporto priemonių naudojimo ir techninės priežiūros veiklos dalį vertinimas nėra leidimų išdavimo proceso dalis. Šį vertinimą apima įpareigojimas geležinkelio įmonei, kuri naudoja leistas eksploatuoti transporto priemones, taikant savo SVS pagal Direktyvos 2004/49/EB 14a straipsnį užtikrinti, kad jos turėtų tinkamą už priežiūrą atsakingą subjektą.
70. Direktyvos 2004/49/EB, iš dalies pakeistos Direktyva 2008/110/EB, 14a straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad prieš pradėdant eksploatuoti kiekvieną transporto priemonę turi būti paskirtas už jos priežiūrą atsakingas subjektas. Leidimas pradėti eksploatuoti, transporto priemonės eksploatacija, kurią vykdo geležinkelio įmonė, ir techninė jos priežiūra, kurią vykdo už priežiūrą atsakingas subjektas, yra atskiri dalykai; be to, transporto priemonių eksploatavimas (naudojimas) ir techninė priežiūra nagrinėjami Direktyvoje 2004/49/EB. Todėl už transporto priemonės priežiūrą atsakingą subjektą galima paskirti prieš išduodant leidimą eksploatuoti šią transporto 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 faktiškai pradėdama naudoti geležinkelių tinkle.
71. Organizacijos turėtų valdyti savo veikla keliamus pavojus. Už pavojų valdymą turėtų būti atsakingi tie, kas turi daugiausia galimybių juos valdyti.
72. Geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai yra vieninteliai dalyviai, kurie privalo turėti saugos sertifikatus ir įgaliojimus saugos srityje, todėl, taikydamos SVS, šios organizacijos turėtų atlikti svarbų vaidmenį valdydamos kitų įnašus ir priimdamos teisingus sprendimus dėl savo įnašų. Jei geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojai, taikydami savo saugos valdymo sistemas, priima tokius sprendimus ar imasi tokių veiksmų, tai nedaro poveikio kitų subjektų, pvz., transporto priemonių valdytojų, už priežiūrą atsakingų subjektų ar gamintojų, pareigoms.
73. Su veikla susijusių pareigų paskirstymas geležinkelio įmonėms ir infrastruktūros valdytojams apibrėžtas Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS.
74. Turėtų būti laikoma, kad geležinkelio įmonės turi daugiausia galimybių ir yra kompetentingiausios atlikti šias užduotis:
- nustatyti galimus planuojamos savo veiklos pavojus, įskaitant priežiūrą, ir įgyvendinti kontrolės priemones, kaip antai išvykimo patikrinimus;
 - tinkamai nustatyti savo veiklos poreikius rangovams ir tiekėjams, pvz., transporto priemonių veikimo, prieinamumo ir patikimumo charakteristikų reikalavimus;
 - stebėti transporto priemonių veikimo charakteristikas;
 - prireikus reguliariai teikti išsamius atsiliepimus apie naudojimą ir veikimo charakteristikas transporto priemonių valdytojui ir už priežiūrą atsakingam subjektui;
 - vykdyti sutarčių peržiūrą, siekiant suprasti, kaip jos vykdomos, ir reikalauti, kad jos būtų tinkamai vykdomos.
75. Kita vertus, neturėtų būti laikoma, kad geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai gali geriausiai ar kompetentingiausiai tiesiogiai valdyti visus pavojus iki pat tiekimo grandinės galo. Kad įvykdytų savo įpareigojimus, geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai turėtų parengti prekių tiekimo ir paslaugų teikimo sutartines priedoles pagal savo saugos valdymo sistemas, atsižvelgdami į kitų subjektų teises pareigas. Pradėjus naudoti transporto priemones, jų modifikavimas siekiant ištaisyti trūkumus ir nuolat gerinti jų veikimo charakteristikas yra įprasta praktika. Geležinkelio įmonė atsako už saugų šių keitimų valdymą.

Šis įpareigojimas turėtų būti vykdomas taikant keitimų valdymo procedūras saugos valdymo sistemoje bei Reglamentą dėl BSB pavojui vertinti ir prireikus užtikrinant, kad būtų gautas leidimas pradėti eksploatuoti modifikuotą transporto priemonę. Be to, geležinkelio įmonė turėtų užtikrinti, kad visa svarbi informacija būtų perduodama už priežiūrą atsakingam subjektui, kad šis atnaujintų techninės priežiūros bylą.

76. Geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojai, už priežiūrą atsakingi subjektai ir transporto priemonių valdytojai turėtų užtikrinti, kad bet kokia parama, kurios jiems gali prireikti vykdant šį procesą, būtų numatyta sutartyje su gamintoju.
77. Prieš pirkdama tinklo prieigos teisę traukiniui iš infrastruktūros valdytojo, geležinkelio įmonė turėtų žinoti, kokio pobūdžio prieigos teisę siūlo pirkti infrastruktūros valdytojas. Geležinkelio įmonė turi būti įsitikinusi, kad maršrutas, kurio prieigos teisę ji ketina pirkti, yra tinkamas traukinių, kuriuos ji ketina naudoti, eismui.
78. Infrastruktūros registre geležinkelio įmonė turėtų rasti visą reikalingą informaciją (apie infrastruktūros pobūdį), kad galėtų nustatyti, ar traukinys, kurį ji ketina naudoti, yra suderinamas su konkrečiu maršrutu (traukinio ir maršruto suderinamumas). Infrastruktūros valdytojas infrastruktūros registre turėtų nurodyti maršrute užtikrinamas kiekvieno parametro vardines vertes ir, kai taikoma, sąsajos parametrų ribines vertes. Siekdamas užtikrinti saugų savo traukinių naudojimą, geležinkelio įmonės pasikliauja šios informacijos teisingumu. Infrastruktūros valdytojas turi informuoti geležinkelio įmonę apie visus laikinus infrastruktūros keitimus, kurie nenurodyti infrastruktūros registre.
79. Kai naudojamosi infrastruktūros registru bei prie leidimo pradėti eksploatuoti transporto priemonę arba transporto priemonės tipo patvirtinimo pridedama byla ir atsižvelgdama į naudojimo sąlygas ir kitus apribojimus, taikomus leidimui pradėti eksploatuoti transporto priemonę ar transporto priemonės tipo patvirtinimui, geležinkelio įmonė nustato, kad maršrutas yra tinkamas traukiniui, kurį ji ketina naudoti, toliau ji turėtų vadovautis Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS nuostatomis (visų pirma su traukinio sudėtimi, traukinio stabdymu ir parengimu eksploatuoti susijusiais skirsniais) ir išsiaiškinti, ar maršrute taikomi kokie nors su traukiniu susiję eksploataciniai apribojimai (pvz., greičio, traukinio ilgio, elektros energijos tiekimo apribojimai).
80. Jeigu infrastruktūros valdytojui ar geležinkelio įmonei kyla abejonių dėl konkrečios transporto priemonės ar stacionaraus įrenginio dalies naudojimo tam tikroje geležinkelio linijoje, jis (ji) turėtų į tai atkreipti kitos šalies dėmesį, kad būtų rastas tinkamas sprendimas. Jeigu atsakymas netenkina klausimą iškėlusios šalies, ji turėtų pateikti klausimą nagrinėti nacionalinei saugos institucijai, kuri turėtų priimti sprendimus pagal savo įgaliojimus.
81. Pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 1078/2012 ⁽¹⁾ 4 straipsnio 2 dalį geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojai ir už techninę priežiūrą atsakingi subjektai turi informuoti visas susijusias šalis (įskaitant nacionalines saugos institucijas) apie visus svarbius pavojus saugai, susijusius su defektais, konstrukcijos trūkumais ar netinkamu techninės įrangos veikimu. Šis įpareigojimas teikti informaciją taip pat taikomas gamintojams ir perkančiosioms organizacijoms, kurie parengė EB patikros deklaraciją po to, kai buvo gautas leidimas pradėti eksploatuoti.
82. Be savo užduoties išduoti leidimus pradėti eksploatuoti struktūrinius posistemius, pagal Direktyvos 2004/49/EB 16 straipsnį nacionalinės saugos institucijos turėtų ir prižiūrėti, kad geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai veiklą vykdytų laikydamiesi ES teisės aktų ir, kai leidžiama pagal Direktyvą 2008/57/EB, nacionalinės teisės aktų reikalavimų. Ši priežiūra turėtų apimti ir tai, kaip geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai valdo riziką, susijusią su sąsaja su savo tiekėjais (pvz., gamintojais, transporto priemonių valdytojais ir geležinkelių riedmenų nuomos bendrovėmis), ypač pirkdamas prekes ir paslaugas bei integruodamas jas į geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojų SVS.
83. Nacionalinių saugos institucijų dalyvavimas geležinkelio įmonei arba infrastruktūros valdytojui naudojant posistemį ir vykdant jo techninę priežiūrą pagal savo SVS yra prižiūravimo pobūdžio. Visų pirma nacionalinės saugos institucijos neturėtų nustatyti ar aiškiai tikrinti ir (arba) tvirtinti konkrečių projektinių sprendimų, techninės priežiūros reikalavimų ar taisomųjų veikslių ir taip prisiimti atsakomybę, ar gamintojas/perkančioji organizacija arba geležinkelio įmonė/infrastruktūros valdytojas laikosi esminių reikalavimų. Todėl nacionalinė saugos institucija daugiausia dėmesio turėtų skirti atsakingų dalyvių valdymo sistemų priimtinumui ir tinkamumui, o ne veikti kaip tų dalyvių išsamų darbo rezultatų ar priimtų sprendimų tikrintojas.

⁽¹⁾ 2012 m. lapkričio 16 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1078/2012 dėl bendrojo stebėsenos saugos būdo, kurį, gavę saugos sertifikatą arba saugos įgaliojimus, taiko geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, taip pat už techninę priežiūrą atsakingi subjektai (OL L 320, 2012 11 17, p. 8).

84. Jei dėl avarių arba riktų valstybės narės ketina imtis skubių priemonių, jos turėtų pripažinti, kad pagrindinis naujų transporto priemonių eksploatavimo pavojų, kurie galėjo būti pastebėti tiriant avarią arba riktą ar nustatyti pagal vykdomos priežiūros rezultatus, valdymo mechanizmas yra geležinkelio įmonės saugos valdymo sistema. NET jei valstybė narė mano, kad skubiai reikia naujos leidimo pradėti eksploatuoti taisyklės, ji turi laikytis taikomuose Sąjungos teisės aktuose nustatytų procedūrų, įskaitant pranešimą pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas 98/34/EB ⁽¹⁾ arba 2004/49/EB apie naujos taisyklės projektą Komisijai.

BANDYMAS

85. Vieninteliai bandymai, kurių gali būti reikalaujama išduodant leidimą, kurie turi būti atlikti prieš išduodant leidimą pradėti eksploatuoti ir kuriems būtinas vertinimo įstaigos dalyvavimas, turėtų būti:
- aiškiai nustatyti techninėse sąveikos specifikacijose, moduluose ir, atitinkamai atvejais, nacionalinėse taisyklėse,
 - nustatyti paraiškos teikėjo siekiant įrodyti atitiktį TSS ir (arba) nacionalinių taisyklių reikalavimams,
 - nustatyti kituose ES teisės aktuose arba
 - paraiškos teikėjo nustatyti remiantis BSB PV taikymu, kaip aprašyta 41 punkte.
86. Paskelbtųjų įstaigų ir (arba) paskirtųjų įstaigų dalyvavimas tikrinant, ar laikomasi esminių reikalavimų, nustatomas susijusiose TSS ir atitinkamai nacionalinėse taisyklėse.
87. Bandymai, kurių 85 punkte nenumatyta (pvz., bandymai, kurių gali reikėti geležinkelio įmonei siekiant nustatyti traukinio ir maršruto suderinamumą prieš naudojant tam tikro tipo transporto priemones ar naują posistemį tam tikrame maršrute, arba perkančiajai organizacijai siekiant nustatyti, ar laikomasi užsakovo reikalavimų), nėra leidimo pradėti eksploatuoti išdavimo proceso dalis.
88. Jeigu prieš nacionalinei saugos institucijai išduodant leidimą pradėti eksploatuoti turi būti atliekami bandymai geležinkelio kelyje siekiant patikrinti atitiktį leidimo išdavimo reikalavimams, visa veiklos ir organizacinė tų bandymų atlikimo tvarka turėtų būti nustatyta kiekvienos valstybės narės nacionalinės teisės sistemoje ir atitikti direktyvų 2008/57/EB ir 2004/49/EB reikalavimus. Ta tvarka turėtų apimti ir administracinius susitarimus bei visus privalomus techninius ir veiklos reikalavimus. Apskritai valstybės narės gali taikyti vieną iš dviejų būdų:
- valstybė narė bandymo kompetenciją gali įtraukti į geležinkelio įmonės saugos sertifikatą. Tuo tikslu bandymo įstaiga gali būti patvirtinta kaip geležinkelio įmonė, kurios veiklos sritis apsiriboja vien bandymais,
 - valstybė narė gali reikalauti, kad leidimą atlikti bandymus suteiktų kompetentingas subjektas (jis gali būti nacionalinė saugos institucija arba ne). Šiuo atveju kompetentingas subjektas (kai atitikties leidimo išdavimo reikalavimams patikros nėra atlikusi paskelbtoji įstaiga arba paskirtoji įstaiga) turi turėti pakankamai išsamų techninių žinių, kad galėtų priimti tokius sprendimus. Siekdama įvykdyti skaidrumo ir teisinio tikrumo reikalavimus, valstybė narė turi užtikrinti, kad subjektas būtų tinkamai nepriklausomas, ir paskelbti leidimo atlikti bandymus suteikimo procesą savo nacionalinėje teisinėje sistemoje, aiškiai nurodama reikalavimus ir sprendimo kriterijus, kuriuos turi taikyti kompetentingas subjektas, suteikdamas leidimą atlikti bandymą.
89. Infrastruktūros valdytojams tenka tiesioginis vaidmuo norint palengvinti leidimų išdavimo procesą. Jeigu nacionalinė saugos institucija reikalauja atlikti papildomus bandymus, Direktyvos 2008/57/EB 23 straipsnio 6 dalyje nustatyta, kad, „pasikonsultavęs su pareiškėju, infrastruktūros valdytojas deda visas pastangas siekdamas užtikrinti, kad visi bandomieji važiavimai būtų atlikti per tris mėnesius nuo pareiškėjo prašymo gavimo dienos“.

TECHNINĖ BYLA

90. Pagal Direktyvos 2008/57/EB 18 straipsnį ir VI priedą prie posistemio EB patikros deklaracijos turėtų būti pridėdama techninė byla, į kurią įtraukiami posistemį apibūdinantys dokumentai ir dokumentai, parengti remiantis įvairių vertinimo įstaigų atliktomis patikromis, taip pat dokumentai, susiję su naudojimo sąlygomis ir apribojimais, aptarnavimo, nuolatinės ar eilinės stebėsenos, suderinimo ir techninės priežiūros instrukcijomis. Į techninę bylą, kuri pridėdama prie EB patikros deklaracijos, įtraukiami visi patvirtinamieji dokumentai, kurių reikia norint gauti leidimą pradėti eksploatuoti.

⁽¹⁾ 1998 m. birželio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 98/34/EB, nustatanti informacijos apie techninius standartus ir reglamentus teikimo tvarką (OL L 204, 1998 7 21, p. 37).

91. Transporto priemonės arba tinklo projektui taikoma (-os) ją (ji) sudarančio (-ių) posistemio (-ių) prie EB patikros deklaracijos pridedama (-os) techninė (-ės) byla (-os).
92. Posistemio patikros procese gali reikėti dalyvauti kelioms vertinimo įstaigoms, kiekvienai iš jų pagal savo kompetencijos sritį. Paraiškos teikėjas turėtų būti laikomas atsakingu už visų bylų, kurių reikalaujama pagal visus taikomus ES teisės aktus, surinkimą. Šių techninių bylų rinkinys, papildytas visa kita informacija, kurios reikalaujama pagal ES teisės aktus (įskaitant Direktyvos 2008/57/EB VI priedo 2.4 punkte nurodytus elementus), vadinamas prie posistemio EB patikros deklaracijos pridedama technine byla.
93. Paraiškos patvirtinti transporto priemonės tipą arba išduoti leidimą pradėti eksploatuoti transporto priemonę teikėjas turėtų parengti dokumentus, pateikiamus leidimui gauti.

Į šiuos dokumentus turėtų būti įtraukta to posistemio paraiškos teikėjo sudaryta techninė byla, pridedama prie EB patikros deklaracijos.

Kai transporto priemonę sudaro du posistemiai, į dokumentus, pateikiamus leidimui gauti, turi būti įtraukiamos dvi techninės bylos, pridedamos prie abiejų posistemių EB patikros deklaracijų.

Kol bus priimta Komisijos rekomendacija, kurioje bus apibūdintas paraiškos teikėjo pateiktinų dokumentų turinys, valstybė narė gali leisti, kad į dokumentus, pridedamus prie paraiškos išduoti leidimą eksploatuoti transporto priemonę ar patvirtinti transporto priemonės tipą būtų įtraukiama tik dalis prie EB patikros deklaracijos pridedamos (-ų) techninės (-ių) bylos (-ų). Tai turėtų būti aiškiai nurodyta valstybės narės pagrindiniuose nacionalinės teisės aktuose, paskelbtuose Europos geležinkelio agentūros interneto svetainėje.

Prie transporto priemonės, transporto priemonės tipo ar posistemio EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje turėtų būti pateikiama visa V priede nurodyta informacija ir EB patikros deklaracijos (-ų) patvirtinamieji dokumentai (pvz., patikros sertifikatas (-ai) ir paskelbtosios (-ųjų) arba paskirtosios (-ųjų) įstaigos (-ų) parengtos techninės bylos, skaičiavimo pastabos, atliktų bandymų ir tyrimų protokolai bei techninės charakteristikos, kurios turi būti registruojamos pagal taikomas TSS ir nacionalines taisykles). Informacija iš techninės bylos, pridedamos prie EB patikros deklaracijos, neįtraukta į dokumentus, pateiktus leidimui gauti, turi būti pateikiama atitinkamai nacionalinei saugos institucijai jos prašymu.

Dokumentai, pridedami prie pirmojo leidimo pradėti eksploatuoti transporto priemonę, išduodant leidimą turi būti pateikiami nacionalinei saugos institucijai ir nacionalinė saugos institucija juos saugo kaip informaciją apie tai, kas buvo leista.

94. Jei laikomasi 21 punkte nurodyto siūlymo, 93 punktas, *mutatis mutandis*, turėtų būti taikomas dokumentams, pateiktiniams tinklo projekto leidimui gauti, ir prie atitinkamos EB patikros (-ų) deklaracijos pridedamoms techninėms byloms.
95. Paraiškos išduoti papildomą leidimą pradėti eksploatuoti transporto priemonę teikėjas su pagrindine prie EB patikros deklaracijos pridedama technine byla turėtų pateikti informaciją, reikalaujamą pagal Direktyvos 2008/57/EB 23 straipsnio 3 dalį arba 25 straipsnio 3 dalį; ši papildoma informacija yra informacijos, kuri turi būti pateikiama nacionalinei saugos institucijai, sudedamoji dalis. Tačiau paraiškos teikėjas turėtų išlaikyti prie EB patikros deklaracijos pridedamos techninės bylos struktūrą.
96. Prie EB patikros deklaracijos pridedamos techninės bylos dalis, kurioje apibrėžiami „visi dokumentai, susiję su naudojimo sąlygomis ir apribojimais, aptarnavimo, nuolatinės ar eilinės stebėsenos, suderinimo ir techninės priežiūros instrukcijomis“, turėtų būti pateikiama (jei tai tinklo projektas) infrastruktūros valdytojui ir (jei tai transporto priemonė) transporto priemonę naudojančiai geležinkelio įmonei, kad šie galėtų ją pateikti už techninę priežiūrą atsakingam subjektui. Kalbant apie transporto priemones, ši prie EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje pateikta informacija gali būti perduodama per transporto priemonių valdytoją. Pradėjus eksploatuoti, 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 sukauptą patirtį (Direktyvos 2004/49/EB 4 ir 9 straipsniai).
97. Prie EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje turėtų būti pateikiama informacija, kurios reikia transporto priemonės ar tinklo projekto projektinei veikimo būklei valdyti per visą transporto priemonės ar tinklo projekto gyvavimo ciklą.

98. Jei atliekamos papildomos patikros (pvz., atitikties nacionalinėms taisyklėms patikra norint gauti papildomą leidimą pradėti eksploatuoti), prie EB patikros deklaracijos pridedama techninė byla turi būti atnaujinama. Jei išduodamas papildomas leidimas, paraiškos teikėjas turėtų apie tai informuoti pirmąjį leidimą išdavusią nacionalinę saugos instituciją.

EB PATIKROS DEKLARACIJA

99. Pagal Direktyvos 2008/57/EB 15 straipsnį ir Direktyvos 2004/49/EB 4 straipsnio 3 ir 4 dalis geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojai privalo užtikrinti, kad naudojama transporto priemonė arba posistemis atitiktų visus esminius reikalavimus. Ši nuostata taikoma nedarant poveikio kitų dalyvaujančių subjektų atsakomybei (pvz., EB patikros deklaraciją pasirašiusiojo asmens atsakomybei). Kiekvienas gamintojas, techninės priežiūros paslaugų teikėjas, vagonų valdytojas, paslaugų teikėjas ir perkančioji įmonė privalo užtikrinti savo tiekiamų riedmenų, įrenginių, priedų, įrangos ir teikiamų paslaugų atitiktį esminiams reikalavimams ir nustatyti naudojimo sąlygas prie EB patikros deklaracijos pridedamoje techninėje byloje, kad geležinkelio įmonė ir (arba) infrastruktūros valdytojas galėtų saugiai juos naudoti ar jomis naudotis.
100. Užtikrinti, kad projektinės veikimo būklės posistemiai išduodant leidimą visiškai atitiktų visų taikomų ES teisės aktų esminius reikalavimus, privalo tik paraiškos išduoti leidimą pradėti eksploatuoti posistemį teikėjas, kuris parengia EB patikros deklaraciją. Remdamasis paskelbtosios arba paskirtosios įstaigos patikra ir, kai taikoma, bendru posistemio arba transporto priemonės įvertinimu, paraiškos teikėjas pareiškia, kad visi esminiai reikalavimai yra įvykdyti. Todėl, jei vėliau iškeliami abejonių, ar projektinės veikimo būklės posistemis išduodant leidimą atitiko esminius reikalavimus, turėtų būti laikoma, kad pagrindinė atsakomybė tenka paraiškos teikėjui, kuris pasirašė atitinkamą EB patikros deklaraciją.
101. Taigi nei tipo patvirtinimas, nei leidimas pradėti eksploatuoti neturėtų būti laikomas paraiškos teikėjo atsakomybės užtikrinti ir patikrinti posistemio atitiktį visiems esminiams reikalavimams perdavimu tipą patvirtinusiai ar leidimą išdavusiai nacionalinei saugos institucijai.
102. Jeigu iškeliami abejonių, ar projektinės veikimo būklės posistemis atitinka esminius reikalavimus, leidimą išdavusi nacionalinė saugos institucija turėtų būti laikoma atsakinga tik už konkrečias užduotis, kurios pagal Direktyvos 2004/49/EB 16 straipsnį skiriamos leidimus išduodančiajai arba prižiūrinčiajai nacionalinei saugos institucijai. Laikantis 58–62 ir 67 punktuose pateiktų rekomendacijų, nacionalinėje teisėje turėtų būti atsižvelgiama į šį principą.
103. Nepriklausomai nuo atitikties TSS ir nacionalinėms taisyklėms patikros bei pagal Direktyvos 2008/57/EB 15 straipsnio 1 dalį atliekamos saugaus integravimo patikros, paraiškos teikėjas EB patikros deklaraciją pasirašo prisiimdamas visą atsakomybę. Todėl paraiškos teikėjas turėtų būti įdiegęs procesą, kuriuo būtų užtikrinama, kad jis žinotų apie visus esminius visų taikomų ES teisės aktų reikalavimus ir jų laikytųsi.
104. Nors BSB PV iš pradžių buvo sukurtas ne tuo tikslu, paraiškos teikėjas, vykdydamas savo pareigą užtikrinti, kad visos posistemio ir (arba) transporto priemonės dalys visais atžvilgiais visiškai atitiktų Direktyvos 2008/57/EB III priede nustatytus geležinkelių sistemos esminius reikalavimus, gali nuspręsti kaip priemonę taikyti BSB PV metodiką.
105. Lygiai taip pat, siekdamas užtikrinti, kad visos posistemio arba transporto priemonės dalys atitiktų esminius geležinkelių sistemos reikalavimus, pareiškėjas gali nuspręsti naudoti bet kokias kitas priemones, kurias naudoti leidžiama pagal atitinkamus teisės aktus.
106. EB patikros deklaracija apima visus taikomus ES teisės aktus. Užtikrinti, kad būtų laikomasi tų teisės aktų, ir atlikti atitinkamą atitikties vertinimą yra EB deklaraciją pasirašiusiojo asmens pareiga, ir prireikus jis privalo į šį procesą įtraukti vertinimo įstaigas, kurių dalyvavimo reikalaujama tuose teisės aktuose.
107. Kai leidimas yra susijęs su transporto priemonėmis arba tinklo projektu, kurį sudaro daugiau kaip vienas posistemis:
- a) gali būti daugiau kaip vienas paraiškos teikėjas (po vieną kiekvienam posistemiiui) ir kiekvienas iš jų parengia savo dalies, įskaitant jos sąsajas, EB patikros deklaraciją. Šiuo atveju kiekvienas paraiškos teikėjas prisiima atsakomybę už atitinkamą posistemį pagal savo EB patikros deklaracijos taikymo sritį. Gamintojas arba perkančioji organizacija transporto priemonės arba tinklo projekto paraiškoje gali sujungti šias dvi deklaracijas;
 - b) gamintojas arba perkančioji organizacija, teikdamas (-a) paraišką patvirtinti transporto priemonių tipą arba išduoti leidimą pradėti eksploatuoti atskirą transporto priemonę arba tinklo projektą, gali, kaip aprašyta

Direktyvos 2008/57/EB V priede, visų posistemų EB patikros deklaracijas sujungti į vieną bendrą transporto priemonių tipo, transporto priemonės ar tinklo projekto EB patikros deklaraciją. Šiuo atveju jis, prisiimdamas visą atsakomybę, pareiškia, kad transporto priemonių tipą, atskirą transporto priemonę ar tinklo projektą sudarantiems posistemiams buvo taikytos atitinkamos patikros procedūros ir jie atitinka taikomų Europos Sąjungos teisės aktų ir visų taikomų nacionalinių taisyklių, apie kurias buvo pranešta, reikalavimus ir todėl pati transporto priemonė arba tinklo projektas atitinka taikomų Europos Sąjungos teisės aktų ir visų taikomų nacionalinių taisyklių reikalavimus.

108. EB patikros deklaracijos parengimo tikslu atitinkamose TSS gali būti leidžiama dalinė atitiktis TSS reikalavimams tik jei pačioje TSS numatyta, kad konkrečios funkcijos, eksploatacinės savybės ir sąajos, būtinos siekiant užtikrinti atitiktį esminiems reikalavimams, konkrečiomis aplinkybėmis nėra privalomos.
109. Tik pateikęs visus įrodymus ir parengęs deklaracijas pareiškėjas nacionalinei saugos institucijai gali pateikti oficialią paraišką išduoti leidimą pradėti eksploatuoti posistemį. Tačiau kaip gera praktika pripažįstama, kad paraiškos teikėjams tikslinga kuo anksčiau pradėti neoficialiai bendradarbiauti su nacionalinėmis saugos institucijomis, kad procesas, reikalavimai, vaidmenys ir atsakomybė, taikymo sritis, apribojimai ir sąlygos būtų aiškūs ir kad neiškiltų sunkumų vėlesniame etape.

PAKEITIMŲ VALDYMAS

110. Taikant Direktyvos 2008/57/EB 5 straipsnio 2 dalį, 15 straipsnio 3 dalį ir 20 straipsnį, kiekvienas esamo struktūrinio posistemo pakeitimas turėtų būti nagrinėjamas ir klasifikuojamas tik kaip vienas iš šių pakeitimų:
 1. pakeitimas atliekant techninę priežiūrą ir kiti keitimai, kuriuos darant nenukrypstama nuo techninės bylos, pridėtos prie EB patikros deklaracijos. Šiuo atveju nebūtina, kad vertinimo įstaiga atliktų patikrą, nebūtina informuoti valstybės narės, o pirminė EB patikros deklaracija toliau galioja ir išlieka nepakitusi;
 2. keitimai, kuriuos darant pagrindinės posistemo konstrukcijos charakteristikos nesikeičia, tačiau nukrypstama nuo techninės bylos, pridėtos prie EB patikros deklaracijos, todėl gali reikėti atlikti naujus patikrinimus (taigi būtina atlikti patikrą pagal taikomus atitikties vertinimo modulius). Šiuo atveju būtina atnaujinti prie EB patikros deklaracijos pridėdamą techninę bylą ir atitinkama informacija turi būti pateikiama nacionalinei saugos institucijai pastarosios prašymu;
 3. atnaujinimas arba patobulinimas (t. y. svarbus pakeitimas arba keitimas, apie kurį būtina informuoti valstybę narę), kurį atlikus nereikia gauti naujo leidimo pradėti eksploatuoti; prie šios kategorijos priskiriamas keitimas, kuriuo keičiamos pagrindinės posistemo konstrukcijos charakteristikos;
 4. atnaujinimas arba patobulinimas (t. y. svarbus pakeitimas arba keitimas, apie kurį būtina informuoti valstybę narę), kurį atlikus būtina gauti naują leidimą pradėti eksploatuoti.

Reikia atkreipti dėmesį, kad perkančiosios organizacijos arba gamintojo sprendimai dėl posistemo keitimų pagal nurodytas keturias kategorijas turi būti daromi visiškai nepriklausomai nuo sprendimo apie tai, kiek, taikant BSB PV, keitimas svarbus geležinkelio sistemai, kurį turi priimti geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas, darantys savo sistemos dalies keitimą. Sprendimus priima įvairūs dalyviai įvairiomis aplinkybėmis ir remdamiesi įvairiais kriterijais.

Pirmiau nurodytų 3 ir 4 kategorijų pakeitimais nukrypstama nuo techninės bylos, pridėtos prie EB patikros deklaracijos, ir daromas poveikis pagrindinėms posistemo konstrukcijos charakteristikoms.

111. Teisinio aiškumo ir abipusio pripažinimo tikslais techninėse sąveikos specifikacijose turėtų būti nustatyti ir posistemiams, kuriuos pagal Direktyvą 2008/57/EB pradėdama eksploatuoti, ir posistemiams, kuriuos pradėta eksploatuoti anksčiau, taikomi kriterijai, kuriais remiantis nustatoma, ar pakeitimas daro poveikį pagrindinėms posistemo konstrukcijos charakteristikoms ir ar jis priskirtinas prie 3 arba 4 kategorijos. Kol šie kriterijai bus pateikti techninėse sąveikos specifikacijose, valstybės narės gali nustatyti nacionalinius kriterijus.
112. Pakeitimai visada turėtų būti vertinami lyginant su posistemiu arba transporto priemone, koks (kokia) jis (ji) buvo išduodant leidimą. Bendras kelių nedidelių pakeitimų rezultatas gali būti svarbus pakeitimas.

113. Gamintojai ar perkančiosios organizacijos turėtų valdyti esamų struktūrinių posistemų pakeitimus, remdamiesi šiais principais:
- a) pagal 110 punktą gamintojas arba perkančioji organizacija įvertina, prie kurios kategorijos priskiriamas keitimas ir ar būtina informuoti atitikties vertinimo įstaigas arba valstybės narės valdžios institucijas. Jei pakeitimai pagal 110 punktą priskiriami prie 2–4 kategorijų ir juos padarius reikia iš dalies keisti prie EB patikros deklaracijos pridedamą techninę bylą arba daromas poveikis atliktų patikrų galiojimui, gamintojas arba perkančioji organizacija, darydami keitimą, turėtų įvertinti, ar, remiantis Direktyvos 2008/57/EB V priedo 2 punkte ⁽¹⁾ nustatytais kriterijais, reikia parengti naują EB patikros deklaraciją. Jei daromi 4 kategorijos pakeitimai, valstybė narė turėtų nuspręsti, kiek projektui turėtų būti taikomos TSS;
 - b) jei TSS reikalaujama tam tikram parametru taikyti BSB PV, joje turėtų būti nustatytos aplinkybės, kuriomis būtina atlikti poveikio šiam parametru svarbos testą;
 - c) panašiai, kalbant apie parametrus, kurie, išduodant leidimą, pagal 40 punktą yra svarbūs saugiam integravimui atlikti, turėtų būti atliekamas keitimo svarbos kiekvienam parametru testas, atsižvelgiant į projekcinės veikimo būklės keitimo laipsnį.
114. Geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai yra atsakingi už savo geležinkelio sistemos dalį. Pagal Direktyvos 2004/49/EB 4 straipsnį jie turėtų valdyti savo geležinkelio sistemos dalį taikydami SVS. Saugos valdymo sistemoje turėtų, jei reikia, būti taikomas BSB PV.
115. Jei geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas pradeda naudoti transporto priemonę ar posistemį, ji (jis) turi taikyti BSB PV ir pirmiausia įvertinti keitimo svarbą geležinkelių sistemos daliai, už kurią ji (jis) atsakinga (-as). Vykdydamos šį procesą geležinkelių įmonės ir infrastruktūros valdytojai turėtų spręsti šiuos klausimus:
- a) susijusius su transporto priemonėmis ar posistemiais, kurie (vėl) pradedami naudoti padarius pakeitimą ir, kai reikia, gavus leidimą: geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, naudodamiesi savo SVS, turėtų įvertinti, ar pradėjus naudoti transporto priemonę arba posistemį bus padarytas keitimas, kuris yra svarbus geležinkelių sistemai kaip visumai;
 - b) susijusius su bet koku posistemio arba transporto priemonės eksploatavimo keitimu: geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai turėtų įvertinti, ar keitimas yra svarbus jų saugos valdymo sistemai, o jei svarbus, tai ar SVS apima visų susijusių pavojų valdymą, ar SVS reikia pritaikyti;
 - c) susijusius su bet koku posistemio arba transporto priemonės techninės priežiūros keitimu: geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, naudodami savo SVS turėtų įvertinti, ar pakeitimas yra svarbus, ir, jei svarbus, užtikrinti, kad už priežiūrą atsakingų subjektų techninės priežiūros sistemos ir geležinkelio įmonės bei infrastruktūros valdytojo SVS būtų tinkamai pritaikytos.
116. Nacionalinės saugos institucijos turėtų vykdyti infrastruktūros valdytojų įgaliojimų saugos srityje ir geležinkelio įmonių saugos sertifikatų priežiūrą ir taip prižiūrėti daromus eksploatuojamų posistemų keitimus. Tuo tikslu nacionalinės saugos institucijos turėtų prižiūrėti, ar tinkamai taikomi 115 punkto a, b ir c papunkčiai.
117. Rekomendacija 2011/217/EB panaikinama.
- Ši rekomendacija skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje 2014 m. gruodžio 5 d.

Komisijos vardu

Violeta BULC

Komisijos narė

⁽¹⁾ Žr. atskirą pasiūlymą iš dalies pakeisti Direktyvos 2008/57/EB V priedą.

ISSN 1977-0723 (elektroninis leidimas)
ISSN 1725-5120 (popierinis leidimas)



Europos Sąjungos leidinių biuras
2985 Liuksemburgas
LIUKSEMBURGAS

LT