



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 13.12.2006
COM(2006) 784 konč.

2002/0272 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2004/49/ES o varnosti na železnicah Skupnosti

(predložila Komisija)

{SEC(2006) 1640
SEC(2006) 1641
SEC(2006) 1642}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1) OZADJE PREDLOGA

- **Razlogi za predlog in njegovi cilji**

Trenutno so nacionalni postopki za homologacijo lokomotiv ena največjih ovir pri ustanavljanju novih železniških podjetij v sektorju prevoza blaga in dejavnik, ki najbolj zavira razvoj interoperabilnosti evropskega železniškega sistema. Ker nobena država članica ne more sama določiti, da bo dovoljenje za začetek obratovanja, ki ga je izdala, veljavno tudi na ozemlju drugih držav članic, je za uskladitev in poenostavitev nacionalnih postopkov ter bolj sistematične uporabe načela medsebojnega priznavanja potrebna pobuda Skupnosti.

Ta razširitev vključuje spremembe direktiv o železniški interoperabilnosti (96/48/ES, 2001/16/ES, 2004/50/ES), Uredbe (ES) št. 881/2004 o Evropski agenciji za železniški promet (v nadaljnjem besedilu „Agencija“) in Direktive o varnosti na železnici (2004/49/ES). Ta zadnja omenjena sprememba je predmet tega predloga.

- **Splošno ozadje**

Ta predlog je del širše pobude, ki ima za cilj izboljšati tehnični del regulativnega okvira na področju železniškega prometa, tj. direktive o železniški interoperabilnosti, Direktivo o varnosti na železnici in uredbo, ki ustanavlja Agencijo.

Prvič, eden ključnih vidikov, ki ga je treba izboljšati, da se omogoči prosti pretok vlakov, zadeva postopek homologacije lokomotiv. Proizvajalci in železniška podjetja menijo, da so ti postopki pogosto zelo dolgotrajni in zelo dragi; po njihovem mnenju bi bilo nekatere zahteve pristojnih organov težko utemeljiti celo s popolnoma tehničnega vidika.

Drugič, Komisija namerava v okviru načrta za poenostavitev zakonodaje prenoviti in združiti direktive o železniški interoperabilnosti.

Tretjič, Komisija namerava, upoštevajoč svoje desetletne izkušnje pri izvajanju direktiv o interoperabilnosti, predlagati več izboljšav tehničnega dela regulativnega okvira.

Namen tega predloga je sprememba Direktive 2004/49/ES o varnosti na železnici. Treba jo je obravnavati v povezavi s skupnimi predlogi o združitvi/preoblikovanju direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES o železniški interoperabilnosti ter predlogom o spremembi Uredbe (ES) št. 881/2004 o ustanovitvi Evropske agencije za železniški promet (v nadaljnjem besedilu „Agencija“).

- **Obstoječe določbe na področju, na katero se nanaša predlog**

Postopek za začetek obratovanja železniškega voznega parka je obravnavan v členu 14 direktiv o železniški interoperabilnosti in členu 14 direktive o varnosti na železnici. Uradno obvestilo o nacionalnih predpisih je obravnavano v členu 16 direktiv o železniški interoperabilnosti in členu 8 direktive o varnosti na železnici.

- **Usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije**

Ta pobuda želi okrepiti konkurenčnost železniškega prometa. Z zmanjšanjem stroškov prevozne verige prispeva h konkurenčnosti celotne industrije Evropske unije. Dinamičen železniški sektor utrjuje tudi vodilno mesto evropske železniške industrije v svetu in ohranja delovna mesta na tem področju. Bolj konkurenčen železniški promet krepi tudi temeljne zaveze Evropske unije na področju trajnostnega razvoja in boja proti podnebnim spremembam.

Zato je ta pobuda del pregledane strategije za rast in delovna mesta. Poleg tega zmanjšuje upravne stroške, povezane z dejavnostjo nacionalnih varnostnih organov.

2) POSVETOVANJE Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENA UČINKA

- **Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi**

Posvetovalne metode, glavni ciljni sektorji in splošni profil vprašancev

Ta pobuda je nastala na podlagi močne zahteve zainteresiranih strani samih. Prvi znaki obravnavanih težav so se pojavili v okviru študije o varnostnem spričevalu, izvedene leta 2004. Komisija je na podlagi te študije ustanovila delovno skupino, ki je predložila svoja priporočila konec leta 2005. Komisija je aprila 2006 pripravila posvetovalni dokument z več možnostmi in ga v okviru delavnice predložila vsem zainteresiranim stranem (nacionalnim organom, pristojnim za varnost na železnicah, industriji, uporabnikom, upravljavcem železniških infrastruktur, evropskim organom za standardizacijo itd.). Pisna stališča vseh zainteresiranih strani so bila zbrana in preučena v okviru ocene učinka, izdelane v skladu z veljavnimi standardi.

Povzetek odgovorov in njihovo upoštevanje

Glede na to, da so pobudo zahtevali akterji v sektorju, so bili vsi odgovori v prid pobude Komisije. Med sabo so se razlikovali po stališču do različnih možnosti. Ocena učinka vsebuje različne možnosti in stališča različnih udeležencev do teh možnosti. Komisija je upoštevala različna mnenja pri pripravi svojega predloga, ki ima dva dela: na eni strani začeti z deli, ki se lahko opravijo takoj, brez čakanja na uvedbo novih zakonskih določb, in na drugi strani spremeniti zakonodajo, da se zaščiti pravni okvir, ki s postopkom odobritve začetka obratovanja železniškega voznega parka dodeljuje pravice in odgovornosti zainteresiranim stranem.

- **Zbiranje in uporaba izvedenskih mnenj**

Zadevna strokovna področja in izvedenska mnenja

Nacionalni postopki za homologacijo železniškega voznega parka, nacionalni tehnični in/ali varnostni predpisi, stroški in roki teh postopkov itd.

Uporabljen metodologija

Uporabljene so bile smernice Komisije SEC(2005) 791 z dne 15. junija 2005,

posodobljene leta 2006.

Glavne organizacije in strokovnjaki, vključeni v posvetovanja

Pri preučitvi različnih stališč zainteresiranih strani v sektorju in pri oceni učinka različnih možnosti so bili uporabljeni strokovno znanje in izkušnje Evropske agencije za železniški promet.

Povzetek prejetih in uporabljenih nasvetov

Možna nevarna tveganja z nepopravljivimi posledicami niso bila navedena.

Glej oceno učinka.

Načini za javno dostopnost strokovnih nasvetov

Ocena učinka je objavljena na spletišču.

• **Ocena učinka**

Referenčni scenarij: omejiti se na uporabo obstoječe zakonodaje in posredovati samo v primeru pritožbe.

Neregulativne možnosti: objaviti priporočila delovne skupine o vzajemni odobritvi obstoječega voznega parka in pozvati države članice, naj jih uporabljajo, pozvati Agencijo, naj razvrsti nacionalne predpise in določi tiste, ki so enakovredni, pozvati Agencijo, naj prevzame posvetovalno vlogo ali vlogo v primeru pritožbe v zvezi z nacionalnimi predpisi o začetku obratovanja, pospešiti razvoj in pregled evropskih standardov, preveriti pravilnost uporabe načela medsebojnega priznavanja in po potrebi sprožiti postopke za ugotavljanje kršitev.

Regulativne možnosti: spremeniti zakonodajo z namenom, da se: odpravi obveznost pridobiti dovoljenje v vsaki državi članici; pojasni postopek za obstoječi vozni park; omogoči Agenciji izdajanje dovoljenj za začetek obratovanja; omogoči Agenciji, da prevzame usklajevalno, posvetovalno vlogo in/ali vlogo v primeru pritožbe; omogoči organom, pristojnim za preverjanje skladnosti, izdajanje dovoljenj za začetek obratovanja; omogoči upravljavcem infrastruktur izdajanje dovoljenj za začetek obratovanja.

Komisija je izvedla oceno učinka v okviru svojega zakonodajnega in delovnega programa; poročilo je na voljo na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/transport/rail/index_fr.html.

3) PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

• **Povzetek predlaganih ukrepov**

Predlagana rešitev je oblikovanje dvodelnega postopka na ravni Skupnosti.

Prvič, pozvati Agencijo, naj opredeli različne veljavne nacionalne postopke in tehnične predpise ter oblikuje in posodobi seznam zahtev, ki se lahko pregledajo samo enkrat. Obenem so države članice pozvane, naj prostovoljno uporabijo priporočila delovne

skupine, ki jih je Komisija že objavila, dokler zakonodaja ne bo spremenjena.

Drugič, uporaba načela vzajemnega priznavanja dovoljenj za začetek obratovanja, ki jih je določena država članica že izdala, mora postati obvezna. Po tem načelu za vozni park, za katerega je že bilo izdano dovoljenje za začetek obratovanja v eni državi članici, ne bo treba izdati dodatnega dovoljenja v drugi državi članici, razen v zvezi z dodatnimi nacionalnimi zahtevami zaradi, na primer, lastnosti lokalnega omrežja.

- **Pravna podlaga**

Člen 71

- **Načelo subsidiarnosti**

Načelo subsidiarnosti se uporablja, če predlog ne zajema področja, ki je v izključni pristojnosti Skupnosti.

Cilji predloga se ne morejo uresničiti na zadovoljiv način z dejavnostjo držav članic iz naslednjih razlogov:

Namen te pobude je odpraviti težavo glede voznega parka, katerega začetek obratovanja je bil odobren v eni državi članici, ki pa obenem ni samodejno sprejet v drugi državi članici. Ta težava ima nadnacionalne razsežnosti, ki se jih ne da odpraviti z nacionalno pobudo, saj nobena država članica ne more odobriti začetka obratovanja določenega voznega parka na ozemlju druge države članice.

Cilji predloga se lahko bolje uresničijo z delovanjem Skupnosti iz naslednjih razlogov:

Načelo teritorialnosti v zvezi z dovoljenji za začetek obratovanja je vključeno v direktive o železniški interoperabilnosti in o varnosti na železnici, zato noben ukrep na izključno nacionalni ravni ne bi mogel izpolniti cilja, ki ga želi doseči ta predlog. Sprememba Direktive o varnosti na železnici je najustreznejši ukrep za doseg cilja, ki ga želi doseči ta predlog.

Priprava referenčne razpredelnice nacionalnih predpisov, sprejetje te razpredelnice s strani Komisije, prihodnje odločitve Komisije, ki bodo določile enakovrednost določenih nacionalnih predpisov, ter časovni okvir in stroški homologacije voznega parka so najboljši kazalniki za to, ali so bili cilji, ki jih želi doseči ta predlog, dejansko izpolnjeni.

Sprememba člena 14 Direktive o varnosti na železnici jasno določa, kateri del dovoljenja je treba vzajemno priznati in kateri del se veže izključno na združljivost zadevnega vozila z določeno infrastrukturo. Možnost o tem, da bi bilo odločanje o odobritvi začetka obratovanja centralizirano in v pristojnosti Agencije, je bila zavrnjena; to pomeni, da se je predlog omejil na tisto, česar države članice ne morejo doseči z nacionalnimi pobudami.

Predlog je zato v skladu z načelom subsidiarnosti.

- **Načelo sorazmernosti**

Predlog upošteva načelo sorazmernosti zaradi naslednjih razlogov:

Ta predlog je del paketa, ki vsebuje:

- sporočilo
- predlog za spremembo Uredbe o ustanovitvi Evropske agencije za železniški promet [(ES) št.° 881/2004]
- predlog za združitev/preoblikovanje direktiv o železniški interoperabilnosti (96/48/ES in 2001/16/ES)
- predlog za spremembo Direktive o varnosti na železnici (2004/49/ES)

Predlogi so bili oblikovani tako, da so potrebne spremembe čim manjše.

Ta predlog praktično nima posledic za operativni proračun Komisije. Za Agencijo je manjši od 2,2 mio EUR za prvih pet let, nato se zniža na manj kot 0,5 mio EUR. Za pristojne organe in industrijo je predviden samo dobiček, saj je glavni cilj poenostavitev postopka za odobritev začetka obratovanja z odpravo odvečnih preverjanj in zmanjšanjem števila predpisov.

- **Izbira instrumentov**

Predlagani instrument: direktiva.

Drugi instrumenti ne bi bili ustrezni iz naslednjih razlogov:

Spremeniti je treba direktivo.

4) PRORAČUNSKE POSLEDICE

Za Agencijo je proračun manjši od 2,2 mio EUR za prvih pet let, nato se zniža na manj kot 0,5 mio EUR (glej zakonodajni finančni izkaz, priložen predlogu uredbe o spremembi Uredbe (ES) št. 881/2004¹).

5) DODATNE INFORMACIJE

- **Poenostavitev**

Predlog uvaja poenostavitev upravnih postopkov, ki veljajo za organe in zasebnike.

Za vozni park, za katerega je že bilo izdano dovoljenje za začetek obratovanja v eni državi članici, v ustreznih primerih ne bo treba izdati dodatnega dovoljenja v drugi državi članici, razen v zvezi z dodatnimi nacionalnimi zahtevami zaradi, na primer, lastnosti lokalnega omrežja.

Predlog je vključen v zakonodajni in delovni program Komisije pod sklicem

¹ COM(2006) 785, 13.12.2006.

- **Evropski gospodarski prostor**

Ta predlog akta se nanaša na področje, ki ga zajema Sporazum EGS, in ga je torej treba razširiti na Evropski gospodarski prostor.

- **Podrobna obrazložitev predloga po poglavjih ali po členih**

1. Izdajanje dovoljenj za obstoječi vozni park (člen 14² in nova priloga VI)

- Dokumentacija, ki jo je treba predložiti, se deli na štiri dele: prva dva se nanašata na informacije, ki so bile že preverjene ob prvem začetku obratovanja; tretji del se nanaša na obratovanje vozila po prvem začetku obratovanja (in se zato lahko preveri); četrti del se nanaša na tehnično združljivost vozila z infrastrukturo (in ga je treba preveriti).
- Če je zadevni organ v eni državi članici že izdal dovoljenje za začetek obratovanja, se uporabi načelo vzajemnega priznavanja. Organ zato načeloma ne bo mogel zahtevati izpolnitve dodatnih obveznosti glede že izdane dokumentacije.
- Da bi zmanjšali možnosti za zahteve po izpolnitvi dodatnih obveznosti s strani pristojnega organa, je bila Agencija pozvana, naj pripravi referenčni instrument, ki temelji na veljavnih nacionalnih predpisih, in naj primerja te predpise za vsak parameter, da določi tiste, ki bi lahko bili predmet medsebojnega priznavanja. Seznam parametrov in način, na katerega naj se pripravi referenčni instrument, sta vključena v novo prilogo VI. Agencija bo pripravila priporočila, ki jih bo Komisija po predložitvi mnenja odbora spremenila v odločbe.

2. Odnosi med železniškimi podjetji in imetniki vagonov (novi člen 14(a))

Začetek veljavnosti nove konvencije COTIF 1999 je uvedel nove prepise v zvezi s pogodbami za uporabo vozil, zaradi česar se stari sporazum RIV med železniškimi podjetji ne uporablja več. Po novem režimu, ki ga dopolnjuje nova splošna pogodba o uporabi blaga (CUU), v katerem lahko sodelujejo tako železniška podjetja kot imetniki vagonov, slednjim ni več treba prijavljati svojih vagonov železniškemu podjetju. Direktivo o varnosti na železnici je treba spremeniti, da se opredeli pojem imetnika in pristojnosti imetnikov in železniških podjetij, zlasti na področju vzdrževanja.

Predlaga se uvedba novega člena 14(a) po naslednjih načelih:

- Vsakič, ko začne obratovati določeno vozilo, je treba jasno navesti „pristojnega“ za vzdrževanje: to je bilo določeno v specifikacijah TSI o vagonih, ki jih je Komisija sprejela 28. junija 2006.
- Pristojen je lahko imetnik vozil. Pojem „imetnik“ ni bil opredeljen v zakonodaji Skupnosti, zato se predlaga, da se uporabi opredelitev iz konvencije COTIF 1999 in se tako preprečijo nove neskladnosti s pravom te konvencije.

² Številčenje členov je v skladu z Direktivo 2004/49/ES.

- Ko železniško podjetje zaprosi za varnostno spričevalo, mora dokazati, da se vagoni, ki jih uporablja, upravljajo in vzdržujejo v skladu z veljavnimi predpisi na ravni Skupnosti (predvsem TSI o vagonih) ali nacionalni ravni.
- Od železniških podjetij se zato zahteva, naj v okviru svojega sistema upravljanja varnosti pojasnijo sistem in postopke, s katerimi se prepričajo, da mešana uporaba vagonov različnih imetnikov ne ogroža varnosti na železnicah.
- Predvideva se, da Agencija oceni postopke, ki jih uporabijo železniška podjetja za upravljanje svojih odnosov z imetniki, in lahko po potrebi pripravi priporočilo o vzpostavitvi sistema za izdajanje dovoljenj imetnikom.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2004/49/ES o varnosti na železnicah Skupnosti

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 71(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije³,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁴,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁵,

v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe⁶,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Evropski parlament in Svet sta v skladu s prizadevanji za oblikovanje enotnega trga prevoznih storitev v železniškem prometu sprejela Direktivo 2004/49/ES⁷, ki določa skupen regulativni okvir za varnost na železnici.
- (2) Člen 14 Direktive 2004/49/ES je uvedel skupni postopek za odobritev začetka obratovanja voznega parka. Vendar pa so izkušnje pokazale, da je izvajanje tega postopka na nacionalni ravni pogosto zapleteno in predmet nacionalnih zahtev, ki so neenotne in premalo pregledne ali celo podvajajoče. Ta postopek je zato ključna ovira za ustanavljanje novih železniških podjetij, zlasti v sektorju prevoza blaga. Zato je treba pojasniti postopek izdajanja potrdil za obstoječi vozni park in v zvezi z njim določiti omejitve ter pravila za uporabo. S stališča načela vzajemnega priznavanja je zlasti nujno, da se poenostavi postopek za dovoljenje za začetek obratovanja v drugi državi članici kakor tisti, ki je odobrila prvo dovoljenje, in da se pri tem omejijo elementi, ki bi jih pristojni organ lahko preveril.
- (3) V ta namen bi bilo treba vse veljavne tehnične in varnostne predpise v vsaki državi članici razporediti v tri skupine in rezultate te razvrstitve predstaviti v referenčnem dokumentu. Prva skupina mora zajeti mednarodne predpise in nacionalne predpise, ki

³ UL C, [...], str. .

⁴ UL C, [...], str. .

⁵ UL C, [...], str. .

⁶ UL C, [...], str. .

⁷ UL L 164, 30.4.2004, str. 44. Popravljen različica v UL L 220, 21.6.2004, str. 3.

so bili potrjeni kot enakovredni ter za katere v smislu varnosti na železnici zadošča pregled, opravljen v eni sami državi članici. Druga skupina mora zajeti vse ostale nacionalne predpise in predpise, ki še niso bili razporejeni. Tretja skupina mora zajeti predpise, potrebne za zagotavljanje tehnične združljivosti med voznimi parki, ki so predmet zahtevka za odobritev, in načrtovane infrastrukture.

- (4) Evropska agencija za železniški promet, ustanovljena z Uredbo (ES) št. 881/2004⁸, ima mandat za razvoj tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI), zaradi česar mora v prvi fazi pregledati obstoječe nacionalne tehnične predpise. Poleg tega mora v okviru Direktive 2004/49/ES objaviti nacionalne varnostne predpise. Uskladiti mora tudi merila za podeljevanje varnostnega spričevala železniškim podjetjem, kar vključuje tudi zahteve glede odobritve voznih parkov, ki jih uporabljajo ta podjetja. Zato je Agencija najprimernejši organ za pripravo zgoraj navedenega referenčnega dokumenta.
- (5) Zaradi razvoja v mednarodnem okviru in predvsem zaradi začetka veljavnosti nove konvencije COTIF 1999 je treba opredeliti pojem imetnik vagonov na ravni Skupnosti in določiti odnose med železniškimi podjetji in imetniki, zlasti glede vzdrževanja.
- (6) Ob upoštevanju dejstva, da glavnega cilja predlaganega ukrepa, tj. poenostavitve postopka Skupnosti za izdajanje potrdil za železniški vozni park, države članice ne morejo uresničiti v zadostni meri in je zaradi obsega potrebnih ukrepov lažje dosegljiv na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti, določenim v členu 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega potrebnega za doseg tega cilja.
- (7) Direktiva 2004/49/ES predvideva, da se nekateri ukrepi sprejmejo v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil⁹.
- (8) Sklep 1999/468/ES je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES, ki je uvedel regulativni kontrolni postopek za splošne ukrepe za spremembo nebistvenih elementov temeljnega akta, sprejetega po postopku iz člena 251 Pogodbe, vključno s črtanjem nekaterih od teh elementov ali dodajanjem novih nebistvenih elementov.
- (9) Predvsem bi bilo treba pooblastiti Komisijo, da pregleda in prilagodi priloge, sprejme in pregleda skupne varnostne ukrepe in skupne varnostne cilje ter vzpostavi sistem za izdajanje dovoljenj za vzdrževanje imetnikom. Ker so ti ukrepi splošne narave in imajo za cilj spremembo nebistvenih elementov iz Direktive 2004/49/ES ali dodajanje novih nebistvenih elementov v to direktivo, jih je treba sprejeti po regulativnem kontrolnem postopku iz člena 5(a) Sklepa 1999/468/ES.
- (10) Zato je treba Direktivo 2004/49/ES ustrezno spremeniti –

⁸ UL L 164, 30.04.2004, str. 1.

⁹ UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 2004/49/ES se spremeni:

1) V členu 3 se doda naslednja opredelitev:

„s) „imetnik“ je oseba ali subjekt, ki trajno ekonomsko izkorišča vozilo kot prevozno sredstvo, in sicer kot lastnik ali kot nekdo, ki ima pravico za razpolaganje.“.

2) V členu 4(4) se pojem „upravitelj vagonov“ nadomesti s pojmom „imetnik vagonov.“.

3) Člen 5(2) se nadomesti z naslednjim:

„Do 30. aprila 2009 se pregleda Priloga I, zlasti zato, da bi se vključile skupne opredelitve SVK in skupne metode za izračun stroškov nesreč. Ta ukrep za spremembo nebistvenih elementov v tej direktivi se sprejme po regulativnem kontrolnem postopku iz člena 27 (2)(a).“.

4) Člen 6 se spremeni:

a) Odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Prvo skupino SVM, ki obsega vsaj metode iz odstavka 3(a), sprejme Komisija do 30. aprila 2008. Objavijo se v *Uradnem listu Evropske unije*.

Drugo skupino SVM, ki obsega ostale metode iz odstavka 3, sprejme Komisija do 30. aprila 2010. Objavijo se v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ti ukrepi za spremembo nebistvenih elementov v tej direktivi, in sicer z dodajanjem, se sprejmejo po regulativnem kontrolnem postopku iz člena 27 (2)(a).“.

b) Odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. SVM se revidirajo v rednih časovnih presledkih, upoštevajoč izkušnje, pridobljene pri njihovem izvajanju in celotnem razvoju varnosti v železniškem prometu, ter obveznosti držav članic iz člena 4(1). Ta ukrep za spremembo nebistvenih elementov v tej direktivi, in sicer z dodajanjem, se sprejme po regulativnem kontrolnem postopku iz člena 27 (2)(a).“.

5) Člen 7 se spremeni:

a) v odstavku 3 se prvi in drugi pododstavek nadomestita z naslednjima:

„Prva skupina osnutkov SVC temelji na preučitvi sedanjih ciljev in varnostne učinkovitosti v državah članicah ter zagotovi, da se varnostna učinkovitost železniškega sistema ne zmanjša v nobeni državi članici. Sprejme jih Komisija do 30. aprila 2009 in se objavijo v *Uradnem listu Evropske unije*. Ta ukrep za spremembo nebistvenih elementov v tej direktivi, in sicer z dodajanjem, se sprejme po regulativnem kontrolnem postopku iz člena 27 (2)(a).“.

Druga skupina osnutkov SVC temelji na izkušnjah, pridobljenih pri prvi skupini SVC, in njihovem uresničevanju. Odražajo vsako prednostno področje, kjer je treba varnost dodatno izboljšati. Sprejme jih Komisija do 30. aprila 2011 in se objavijo v *Uradnem listu Evropske unije*. Ta ukrep za spremembo nebistvenih elementov v tej direktivi, in sicer z dodajanjem, se sprejme po regulativnem kontrolnem postopku iz člena 27 (2)(a).“.

b) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim besedilom:

„5. SVC se revidirajo v rednih časovnih presledkih ob upoštevanju celotnega razvoja varnosti na železnici. Ta ukrep za spremembo nebistvenih elementov v tej direktivi, in sicer z dodajanjem, se sprejme po regulativnem kontrolnem postopku iz člena 27 (2)(a).“.

6) Člen 10 se spremeni:

a) v odstavku 1 se drugi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Namen varnostnega spričevala je zagotovitev dokaza, da je prevoznik v železniškem prometu vzpostavil svoj sistem varnega upravljanja in da lahko izpolni zahteve iz TSI ter iz druge zadevne zakonodaje Skupnosti in nacionalnih varnostnih prepisov za nadzor nad tveganjem in zagotovi popolno varnost prevoznih storitev v železniškem prometu.“.

b) v odstavku 2 se točka (b) nadomesti z naslednjo:

„b) spričevalo, ki potrjuje odobritev določb, ki jih sprejme prevoznik v železniškem prometu zaradi izpolnjevanja posebnih zahtev, potrebnih za popolnoma varno opravljanje svojih storitev na ustreznem omrežju. Zahteve lahko vključujejo uporabo TSI in nacionalnih varnostnih predpisov, vključno z omrežnimi operativnimi predpisi, odobritev spričeval in dovoljenje za začetek obratovanja voznega sredstva, ki ga uporablja prevoznik v železniškem

prometu. Podeljevanje spričevala temelji na dokumentaciji, ki jo predloži prevoznik v železniškem prometu iz Priloge IV.“.

(7) Člen 14 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 14

Začetek uporabe obstoječega voznega parka

1. Vozni park, ki je pridobil dovoljenje za začetek obratovanja v eni državi članici v okviru člena 10, pridobi dovoljenje za začetek obratovanja v drugi ali drugih državah članicah v skladu s tem členom, če se v tej državi ali državah članicah dovoljenje zahteva.

Vendar pa se za vozni park z ES-izjavo o verifikaciji uporablja člen 14(8) Direktive .../.../ES (*) [*Direktiva o interoperabilnosti železniškega sistema*].

2. Prošilec predloži zadevnemu varnostnemu organu popolno tehnično dokumentacijo za vozni park ali vrsto voznega parka, pri čemer navede njegovo predvideno uporabo v omrežju. Dokumentacija mora vsebovati naslednje podatke:

a) dokazilo, da je vozni park v drugi državi članici pridobil dovoljenje za začetek obratovanja, in dokumentacijo o postopku, ki je bil uporabljen za to, da se dokaže, da vozni park izpolnjuje veljavne varnostne zahteve;

b) tehnične podatke, program vzdrževanja in značilnosti delovanja;

c) evidenco, v kateri je prikazan dnevnik obratovanja, vzdrževanja in, kadar je to primerno, tehnične spremembe, ki so izvedene po pridobitvi dovoljenja;

d) dokazilo o tehničnih in operativnih značilnostih, ki pokaže, da je vozni park združljiv z infrastrukturami in fiksnimi napravami (sistemom napajanja z energijo, sistemom signalizacije in upravljanja-vodenja, tirno širino in gabaritom infrastrukture, največjo dovoljeno osno obremenitvijo ter drugimi omejitvami omrežja).

3. Varnostni organ ne more spodbijati podatkov iz odstavka 2(a) in (b), razen če lahko dokaže obstoj varnostnega tveganja. Po sprejetju referenčnega dokumenta iz člena 14(a) se varnostni organ v tem smislu ne more sklicevati na predpise za skupino A iz tega dokumenta.

4. Varnostni organ lahko zahteva, da se zagotovijo dodatne informacije, opravijo analize tveganja ali izvedejo poskusna obratovanja na omrežju zaradi preverjanja skladnosti elementov iz odstavka 2(c) in (d) z veljavnimi nacionalnimi predpisi, o katerih je bila Komisija uradno obveščena v skladu s členom 8 te direktive ali členom 16 Direktive .../.../ES [*Direktiva o interoperabilnosti železniškega sistema*]. Vendar pa bo takšno preverjanje po sprejetju referenčnega dokumenta iz člena 14(a) te direktive možno samo na podlagi nacionalnih predpisov iz skupine B ali C, vključenih v ta dokument. Varnostni organ v skladu s prošilcem določi obseg in vsebino zahtevanih

dodatnih informacij, analiz tveganj ali poskusnih obratovanj. V zvezi s poskusnimi obratovanji se varnostni organ obrne na upravljavce železniške infrastrukture, da zagotovi njihovo izvedbo v roku treh mesecev po njihovem zahtevku.

5. Vse vloge za odobritev začetka obratovanja, predložene v skladu s tem členom, bodo obravnavane v sklepu varnostnega organa v najkrajšem možnem roku in najkasneje:
 - a) štiri mesece po predložitvi tehnične dokumentacije iz odstavka 2;
 - b) po potrebi dva meseca po predložitvi dodatnih informacij ali analiz tveganja, ki jih zahteva varnostni organ v skladu z odstavkom 4;
 - c) po potrebi dva meseca po predložitvi rezultatov poskusnih obratovanj, ki jih zahteva varnostni organ v skladu z odstavkom 4.

Če sklep ni izrečen v predvidenem roku, se šteje, da je začetek obratovanja zadevnega voznega parka odobren.

Odobritev začetka obratovanja lahko določa pogoje uporabe in druge omejitve.

6. Vsak negativni sklep pristojnega varnostnega organa mora biti utemeljen in prosilec lahko v roku enega meseca po uradnem obvestilu zahteva ponoven pregled. Varnostni organ ima za potrditev ali razveljavitev svojega sklepa na voljo en mesec. Če je njegov sklep še vedno negativen, se lahko zadeva predloži regulatornemu organu v skladu s členom 30 Direktive 2001/14/ES.
7. Kadar je začetek obratovanja voznega parka odobren v skladu s tem členom, se lahko zaprosi Agencijo za tehnična mnenja v skladu s členom 8(a) Uredbe (ES) št. 881/2004.
8. Države članice lahko izdajo dovoljenja za začetek obratovanja obstoječega voznega parka, ki se nanaša na serijo voznega parka. V ta namen varnostni organi obvestijo prosilca o postopku, ki bo uporabljen.“.

(8) Vstavita se člena 14(a) in 14(b):

„Člen 14 a
Razvrstitev nacionalnih predpisov

1. Nacionalni predpisi se zaradi poenostavitve postopka odobritve začetka obratovanja voznega parka iz člena 14 razdelijo v tri skupine v skladu s Prilogo VI.
2. Agencija poenostavi razvrščanje nacionalnih predpisov, potrebnih za sprejetje referenčnega dokumenta, v skladu s členom 8(a) Uredbe (ES) št. 881/2004. Nacionalni organi sodelujejo z Agencijo pri tej nalogi.
3. Komisija na podlagi priporočil Agencije in po postopku iz člena 27(2) sprejme referenčni dokument in vse sklepe o posodobitvah.

„Člen 14 b
Vzdrževanje voznega parka

1. Kadar koli se vozni park vključi v obratovanje, se za vsako vozilo zadolži pravni subjekt, pristojen za vzdrževanje. Ta subjekt je lahko železniško podjetje, podizvajalec železniškega podjetja ali imetnik vozila.
2. Da bi se v okviru varnostnega spričevala iz člena 10 dokazalo, da se vozni park vzdržuje skladno z ustreznimi zahtevami, železniško podjetje navede podatke o pravnih subjektih, ki so odgovorni za vzdrževanje, ter predloži dokumentacijo, ki pojasnjuje postopke, ki so jih ti subjekti uporabili za vzdrževanje.
3. Če železniško podjetje uporablja vagoni več imetnikov in so ti odgovorni za njihovo vzdrževanje, podjetje uvede postopke, potrebne za preverjanje izpolnjevanja ustreznih zahtev. Komisija na podlagi priporočila Agencije po potrebi vzpostavi sistem za izdajanje dovoljenj za vzdrževanje imetnikom. Ta ukrep za spremembo nebitnih elementov v tej direktivi, in sicer z dodajanjem, se sprejme v skladu z regulativnim kontrolnim postopkom iz člena 27 (2)(a).“.

- (9) Člen 26 se nadomesti z naslednjim besedilom:

„Člen 26
Prilagoditev prilog

Priloge se prilagodijo znanstvenemu in tehničnemu napredku. Ta ukrep za spremembo nebitvenih elementov v tej direktivi se sprejme v skladu z regulativnim kontrolnim postopkom iz člena 27 (2)(a).“.

- (10) V členu 27 se vstavi odstavek 2(a):

„Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5(a)(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.“.

- (11) Doda se Priloga VI, katere besedilo je vključeno v to direktivo.

Člen 2
Prenos

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, v roku *[24 mesecev po začetku veljavnosti te direktive]*. Komisiji takoj sporočijo besedilo teh določb in korelacijsko tabelo med temi določbami in to direktivo.

Ko države članice sprejemajo te določbe, slednje vsebujejo sklic na to direktivo ali pa jim je takšen sklic priložen ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

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

Člen 3

Ta odločba začne veljati [...] dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik

PRILOGA

Parametri, ki jih je treba preveriti za začetek obratovanja obstoječega voznega parka in razvrstitev nacionalnih predpisov

1. SEZNAM PARAMETROV

(1) Splošne informacije

- informacije v zvezi z veljavnim nacionalnim pravnim okvirom
- posebni nacionalni pogoji
- navodila za vzdrževanje
- navodila za uporabo

(2) Značilnosti infrastrukture

- pantografi
- oprema za napajanje z energijo na vozilu in vpliv na elektromagnetno združljivost
- gabarit
- razna varnostna oprema; na primer sistem upravljanja-vodenja, sistem za komunikacijo proga-vlak

(3) Značilnosti voznega parka

- dinamika vozila
- nadgradnja vozila
- odbojniki in vlečna naprava
- podstavni vozički in tekalni mehanizmi
- nameščene osi in njihova razporeditev
- zavorni sistemi
- tehnični sistemi, ki jih je treba nadzorovati; npr. sistem na stisnjen zrak
- sprednja in stranska okna
- vrata
- naprave za prehajanje iz vagona v vagon
- nadzorni sistemi (programska oprema)

- sistemi za pitno in odpadno vodo
- varstvo okolja
- požarna varnost
- zdravje in varnost zaposlenih
- cisterna in vagoni s cisternami
- zabojnik za praznjenje pod tlakom
- zavarovanje tovora
- označevanje
- tehnike varjenja

2. RAZVRSTITEV PRAVIL

Nacionalni predpisi v zvezi z zgoraj določenimi parametri se razvrstijo v eno od spodnjih treh skupin. Predpisi in omejitve izključno lokalne narave tu niso zajeti; preverjanje teh se izvaja v okviru pregledov, ki se uvedejo s skupnim sporazumom med železniškimi podjetji in upravljavci infrastrukture.

Skupina A:

Skupina A vključuje:

- mednarodne standarde;
- nacionalne predpise, ki se v okviru varnosti na železnici štejejo za enakovredne nacionalnim predpisom drugih držav članic.

Skupina B:

Skupina B vključuje vse predpise, ki ne spadajo na področje skupine A ali C ali ki še niso mogli biti razporejeni v eno od teh skupin.

Skupina C:

Skupina C vključuje predpise, ki so nujno potrebni in povezani s tehničnimi značilnostmi infrastrukture v smislu zanesljive in interoperabilne uporabe v zadevnem omrežju (na primer gabarit).