



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 30.1.2013
COM(2013) 30 final

2013/0015 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji

(prenovitev)

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

1.1. Nedavni razvoj politike EU na področju železnic

V svoji beli knjigi „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“, sprejeti 28. marca 2011 (v nadaljnjem besedilu: bela knjiga iz leta 2011), je Komisija objavila svojo vizijo za vzpostavitev enotnega evropskega železniškega območja ter pojasnila, da ta cilj pomeni oblikovanje notranjega železniškega trga, znotraj katerega lahko evropski prevozniki v železniškem prometu opravljajo storitve brez nepotrebnih tehničnih in upravnih ovir.

Poleg tega je Evropski svet v svojih sklepih iz januarja 2012 poudaril pomen izkoriščanja potenciala za ustvarjanje rasti, ki ga prinaša v celoti povezan enotni trg, tudi na področju mrežnih gospodarskih panog¹. Tudi Komisija v Sporočilu o ukrepih za stabilnost, rast in delovna mesta, sprejetem 30. maja 2012², poudarja pomen nadaljnjega zmanjšanja regulativnega bremena in ovir za vstop na trg železniškega prometa ter zato državam članicam podaja priporočila v zvezi s tem. Hkrati je 6. junija 2012 sprejela Sporočilo o boljšem upravljanju enotnega trga, v katerem prav tako poudarja pomen prometnega sektorja³.

V zadnjem desetletju je na železniškem trgu EU prišlo do velikih sprememb, ki so se postopoma uvajale s tremi zakonodajnimi „železniškimi paketi“ (z nekaterimi spremnimi akti), namenjenimi odprtju nacionalnih trgov in zagotavljanju bolj konkurenčnih in interoperabilnih železnic na ravni EU ob hkratnem ohranjanju visoke ravni varnosti. Vendar ostaja kljub precejšnjemu napredku pravnega reda EU na področju vzpostavljanja notranjega trga prevoznih storitev v železniškem prometu delež železniškega prometa v prometu znotraj EU skromen. Zato Komisija načrtuje predstavitev četrtega železniškega paketa za izboljšanje kakovosti in učinkovitosti železniških storitev z odpravo preostalih ovir na trgu. Ta direktiva je sestavni del četrtega železniškega paketa, ki se osredotoča na odpravljanje preostalih upravnih in tehničnih ovir, zlasti z vzpostavitvijo skupnega pristopa k predpisom glede varnosti in interoperabilnosti za povečanje ekonomij obsega za prevoznike v železniškem prometu, ki so dejavni v EU, zmanjšanjem upravnih stroškov, pospešitvijo upravnih postopkov in izogibanjem prikriti diskriminaciji.

1.2. Pravni okvir za interoperabilnost

V skladu s Pogodbo o delovanju Evropske unije (člena 170 in 171) mora Unija prispevati k vzpostavitvi in razvoju vseevropskih omrežij na področju prometne infrastrukture. Da bi uresničila te cilje, mora Unija sprejeti vse potrebne ukrepe za zagotovitev interoperabilnosti omrežij, zlasti na področju tehnične standardizacije.

Prva ukrepa, sprejeta v železniškem sektorju, sta bila Direktiva 96/48/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti in Direktiva 2001/16/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, ki jo spreminja Direktiva 2004/50/ES. Ti dve direktivi sta bili prenovljeni z Direktivo 2008/57/ES o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti, ki se trenutno uporablja, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2009/131/ES in Direktivo 2011/18/EU.

¹ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.

² COM(2012) 299 final.

³ COM(2012) 259 final.

1.3. Razlogi za prenovitev Direktive 2008/57/ES, kakor je bila spremenjena

Iz dela za razvoj TSI, uporabe direktiv o interoperabilnosti pri specifičnih projektih, dela odbora iz člena 29 Direktive 2008/57/ES in odziva zainteresiranih strani je bilo pridobljenih več spoznanj. Poleg tega je bil v zadnjih letih razvit zakonodajni okvir za trženje proizvodov, zaradi česar je treba posodobiti zakonodajo o interoperabilnosti.

Na podlagi tega namerava Komisija predlagati številne spremembe Direktive 2008/57/ES, ki jih je mogoče razvrstiti v štiri različne kategorije:

- nove določbe: več novih opredelitev, koncept dovoljenja za dajanje vozila na trg in nekatere določbe glede registrov;
- pojasnitev obstoječih določb: področje uporabe direktive, uporaba TSI pri obstoječih sistemih, odstopanja od TSI, pomanjkljivosti TSI in izvajanje nacionalnih predpisov;
- posodobitve zaradi razvoja zakonodajnega okvira: določbe v zvezi z ocenjevanjem skladnosti in organi za ocenjevanje skladnosti ter sklicevanja na postopke komitologije in delegirane akte;
- uredniške spremembe: konsolidacija prejšnjih sprememb besedila Direktive, preštevilčenje členov in prilog, sklicevanja na druge komponente četrtega železniškega paketa, ciljno usmerjeno preoblikovanje nekaterih stavkov, da se preprečijo dvoumnosti pri prevajanju.

2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENE UČINKA

Evropska komisija je pripravila natančno oceno učinka v podporo zakonodajnim predlogom za izboljšanje učinkovitosti in konkurenčnosti enotnega evropskega železniškega območja na področju interoperabilnosti in varnosti.

Junija 2011 je bila ustanovljena usmerjevalna skupina za oceno učinka (IASG). Medtem ko je GD MOVE k sodelovanju povabil vse generalne direktorate, ta tema najbolj zadeva generalne direktorate ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER in ELARG.

Službe Komisije o razvoju enotnega evropskega železniškega območja redno razpravljajo s predstavniki sektorja. V letih 2010–2011 so pripravile tudi naknadno oceno Uredbe 881/2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije.

Za pomoč Komisiji pri oceni učinka je bil zunanji svetovalec zadolžen za pripravo podporne študije k oceni učinka in za izvedbo ciljno usmerjenega posvetovanja z zainteresiranimi stranmi.

Ciljno usmerjeno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi se je začelo 18. novembra 2011 z internetno raziskavo, ki je bila zaključena 30. decembra 2011. Sledili so ji pogovori s pomembnejšimi zainteresiranimi stranmi ter delavnica za zainteresirane strani konec februarja 2012.

Od takrat je GD MOVE sodeloval na dvostranskih srečanjih s predstavniki sektorja, da bi uskladili svoja stališča glede tega, kaj je treba storiti v četrtem železniškem paketu glede interoperabilnosti in varnosti.

Glede na tehnično naravo pobude javnega posvetovanja ni bilo. Vendar je Komisija poskrbela, da se je z vsemi zainteresiranimi stranmi posvetovala ob pravem času ter da so razprave zajele vse ključne elemente pobude.

Več informacij o oceni učinka in rezultatih posvetovanja z zainteresiranimi stranmi je na voljo v delovnem dokumentu služb Komisije, ki je priložen zakonodajnim predlogom za odpravo preostalih upravnih in tehničnih ovir na področju interoperabilnosti in varnosti v železniškem prometu v EU.

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

Ta oddelek podaja opombe in razlage v zvezi z znatnimi spremembami besedila Direktive. V njem niso navedene podrobnejše opombe v zvezi z manjšimi spremembami, uvedenimi za usklajitev z Lizbonsko pogodbo, uredniškimi spremembami in drugimi očitnimi spremembami.

Številčenje ustreza preštevilčenim členom in prilogam, razen če imajo prej navedbo „prejšnji“, v tem primeru se sklicuje na številčenje iz Direktive 2008/57/ES.

POGLAVJE I

Člen 1

Službe Komisije so, skupaj z odborom iz člena 29 Direktive 2008/57/ES, februarja 2009 že obravnavale pojasnitev področja uporabe Direktive glede prog in vozil, ki se uporabljajo za lokalni, mestni in primestni promet. Zaključek te analize je bil triplastni pristop: i) izključitev mestne železnice in pojasnitev področja uporabe; ii) razvoj namenskega evropskega okvira za prostovoljno standardizacijo mestne železnice; in iii) razvoj osnovnih zahtev za mestni promet.

Prvi ukrep se je začel oktobra 2009, ko so službe Komisije pozvale države članice, da iz področja uporabe ukrepov o prenosu Direktive 2008/57/ES izključijo primera (a) in (b), kot sta določena v členu 1(3) Direktive. Namen tega je izogniti se situaciji, v kateri bi lahko države članice Direktivo uporabile za dejanske primere, ki jih ne pokriva TSI. Takšen položaj bi v bistvu pomenil, da države članice prigrasijo vse nacionalne predpise, ki veljajo za podzemno železnico, tramvaj in lahko železnico v odsotnosti TSI, ter da za te sisteme upoštevajo vse postopke, ki jih določa Direktiva za navadno železnico, kar bi povzročilo nesorazmerno upravno, tehnično in pravno obremenitev. Da bi se izognili takšni situaciji, predlagana sprememba v odstavku 3 formalizira navedbo, ki so jo že podale službe Komisije oktobra 2009, s čimer zaključuje prvi ukrep.

Drugi ukrep je bil uradno začel februarja 2011, ko je Komisija izdala mandat, naslovljen na evropske organe za standardizacijo, za pripravo prostovoljnih standardov za mestno železnico.

Da bi prispevale k zgoraj omenjenemu tretjemu ukrepu so oktobra 2011 združenja, ki zastopajo sektor mesnih železnic, izdala sklop „temeljnih zahtev“, ki se uporabljajo kot osnovna sklicevanja za izvrševanje programa za standardizacijo mestnih železnic, ki sta ga predlagala CEN/CENELEC in ETSI oktobra 2011.

Na tej podlagi se šteje, da je interoperabilnost za lokalne, mestne in primestne sisteme ustrezno obravnavana, kar zadeva prostovoljni vidik, ter je ni treba vključiti v to direktivo.

Člen 2

Zaradi jasnosti in da bi se upošteval razvoj pravnega okvira, so bile nekatere opredelitve preoblikovane ali dodane.

Prejšnji člen 3

Črtan, ker je s členom 1 postal nepotreben.

Člen 3

Brez pomembnejših sprememb.

POGLAVJE II

Člen 4

V TSI je treba določiti druge določbe, da se zajamejo obstoječi podsistemi in prevoznikom v železniškem prometu omogoči preverjanje združljivosti med vozili in progami, na katerih naj bi se ta vozila uporabljala.

Člen 5

Brez večjih sprememb razen tistih, ki so potrebne glede na Lizbonsko pogodbo.

Člen 6

Pojasnjuje uporabo mnenj Agencije v pričakovanju spremembe TSI zaradi ugotovljenih pomanjkljivosti.

Prejšnji člen 7

Ta člen je bil črtan, ker je zastarel. Dejansko bodo TSI podaljšani do takrat, ko bo začela veljati ta direktiva.

Člen 7

Število primerov možne neuporabe TSI se je zmanjšalo, ker je primer 1(b) člena 9 trenutne Direktive nejasen, se ni nikoli uporabil in bi lahko bil zajet, kot primera 1(c) in 1(f), med specifičnimi primeri v TSI.

Členi 8, 9 in 10

Brez večjih sprememb razen tistih, ki so potrebne glede na Lizbonsko pogodbo.

Prejšnji člen 12

Črtan, ker ga zajema Uredba 1025/2012/EU.

Člen 11

Brez pomembnejših sprememb.

POGLAVJE IV

Prejšnji člen 15

Njegove določbe se prenesejo v člene Poglavlja V.

Člen 12

Brez pomembnejših sprememb.

Člena 13 in 14

Ta člena sta bili preoblikovana zaradi skladnosti s spremenjenim besedilom te direktive in zaradi skladnosti z uredbo o agenciji in direktivo o varnosti. Pojasnjujeta vlogo nacionalnih predpisov, primere, v katerih je mogoče uvesti nacionalne predpise, ter postopke za njihov umik in javno objavo.

Agencija ohranja svoje naloge v zvezi z razvrstitvijo nacionalnih predpisov (prejšnji člen 27); poleg tega Agencija pregleda priglašene nacionalne predpise in pozove države članice, naj jih prekličejo, če so odveč ali niso v skladu z zakonodajo EU.

Člen 15

Pojasnjuje okoliščine, ki zahtevajo novo ES-izjavo o verifikaciji.

Člen 16

Brez pomembnejših sprememb.

Člen 17

Opozarja na splošno načelo domneve o skladnosti iz Uredbe 1025/2012/EU.

Prejšnji člen 20

Deli vsebine so bili pojasnjeni in preneseni v Poglavje V. Preostala vsebina je že zajeta v členu 7 (neuporaba TSI).

POGLAVJE V

Prejšnji členi 21 do 25 so bili črtani in nadomeščeni z novimi členi od 18 do 20.

Člen 18

Postopek za fiksne naprave je praktično enak postopku iz Direktive 2008/57, razen za podsisteme vodenja-upravljanja in signaliziranja ob progi, ki jih dovoli Agencija zaradi skladnosti z ustreznimi podsistemi na vozilu.

Člen 19

Obravnava dajanje na trg mobilnih podsistemov, kar lahko storijo tako prevozniki v železniškem prometu kot proizvajalci. V praksi mobilni podsistemi ne začnejo obratovati ločeno, ampak ko se vgradijo v vozilo, začetek obratovanja vozila pa je obravnavan v členu 21.

Člen 20

Uvaja pojem dovoljenja za dajanje vozila na trg, ki delno nadomešča koncept dovoljenja za začetek obratovanja vozila, ki ga izda nacionalni organ za varnost, kot je določeno v Direktivi 2008/57/ES.

Dovoljenje za dajanje vozila na trg izda Agencija in vsebuje vse informacije, ki jih pozneje potrebuje prevoznik v železniškem prometu za začetek komercialnega obratovanja vozila. Prosilec (prevoznik v železniškem prometu, proizvajalec itd.) lahko zaprosi Agencijo za dopolnitev dovoljenja za dajanje vozila na trg z izjavo o tehnični združljivosti vozila z določenim sklopom prog ali omrežij, ki jih določi prosilec na podlagi komercialnih in/ali tehničnih vidikov. Ta dopolnilna izjava bo prevoznikom v železniškem prometu olajšala začetek obratovanja vozil.

Člen 21

Pojasnjuje vlogo prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture pri preverjanju tehnične združljivosti vozila s progo ter varne vključitve vozila v sistem, v katerem bo obratovalo.

Člen 22

Zadeva dovoljenje za dajanje na trg za tipe vozil in je bil spremenjen v skladu z določbami členov od 18 do 21.

Prejšnji člen 27

Črtan, ker so bile nekatere izmed določb prenesene v uredbo o agenciji.

POGLAVJE VI

Členi 23 do 41 o organih za ocenjevanje skladnosti nadomeščajo in dopolnjujejo prejšnji člen 28 in prejšnjo Prilogo VIII, da se vključijo določbe novega zakonodajnega okvira za trženje proizvodov, kot je določeno v Sklepu 768/2008/ES.

Prejšnji člen 31

Ta člen je bil črtan, ker je zastarel.

POGLAVJE VII

Členi 42 do 45 o evropski številki vozila (EVN) so bili posodobljeni tako, da odražajo določbe Poglavja V.

Prejšnji člen 36

Ta člen je bil črtan, ker je zastarel.

POGLAVJE VIII

Člena 46 in 47

Ta člena zadevata prenos pooblastil na Komisijo v skladu z Lizbonsko pogodbo.

Člen 48

Spremenjen ob upoštevanju novega postopka komitologije.

Prejšnji člen 30

Ta člen je bil črtan, ker je zastarel.

Člena 49 in 50

Ta člena sta bila posodobljena zaradi skladnosti z besedilom te direktive.

Člen 51

Vključuje nove določbe v zvezi s prehodno ureditvijo za začetek obratovanja vozil. To bo omogočilo vzporedno uporabo obeh ureditev (Direktive 2008/57/ES in te direktive) za omejeno obdobje.

Člen 52

Zaradi Lizbonske pogodbe se več prilog k Direktivi 2008/57/ES preoblikuje v izvedbene akte, ki jih sprejme Komisija. Ta člen določa določbe, ki se uporabljajo do datuma začetka uporabe izvedbenih aktov.

Člen 53

Določa primerjalne tabele, ki jih sporočijo države članice pri prenosu te direktive v nacionalno zakonodajo. Te tabele so potrebne zaradi znatnih sprememb, ki jih uvaja ta direktiva v Poglavji V in VI, ter so nujne, da se vsem akterjem omogoči enostavno prepoznavanje veljavne nacionalne zakonodaje.

Člen 54

Nov člen o vlogi mnenj in priporočil Agencije.

Členi 55 do 57

Ti členi so bili posodobljeni zaradi skladnosti z besedilom te direktive.

Priloga I

Vseevropski železniški sistem ni več omenjen, ker se bodo TSI dejansko razširile do takrat, ko začne veljati ta direktiva.

Ločitev na železniški sistem za visoke hitrosti in železniški sistem za konvencionalne hitrosti se je prav tako odstranila zaradi združevanja številnih TSI za železniške sisteme za visoke hitrosti in železniške sisteme za konvencionalne hitrosti.

Ob upoštevanju zgoraj navedenega se je razvrstitev vozil poenostavila.

Prilogi II in III

Brez pomembnejših sprememb.

Prejšnja Priloga IV

Preoblikuje se v izvedbeni akt, glej člen 8(2).

Prejšnji prilogi V in VI

Preoblikujeta se v izvedbene akte, glej člen 15(7).

Prejšnja Priloga VII

Preoblikuje se v izvedbeni akt, glej člen 14(8).

Prejšnja Priloga VIII

Ta člen je bil črtan, ker je vključen v člene 27, 28 in 29.

Prejšnja Priloga IX

Preoblikuje se v izvedbeni akt, glej člen 7(3).

Prilogi IV in V

Ti prilogi sta bili posodobljeni zaradi skladnosti z besedilom te direktive.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji

(prenovitev)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, ~~ustanovitvi Evropske skupnosti in~~ zlasti členov ~~71 in 156~~ ☒ 91(1), 170 in 171 ☒ Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 1
(prilagojeno)

~~Direktiva Sveta 96/48/ES z dne 23. julija 1996 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti³ in Direktiva 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti⁴ sta bili z Direktivo 2004/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁵ bistveno spremenjeni. Zaradi novih sprememb je zaradi jasnosti smiselno prenoviti navedene direktive ter njihove določbe, da se jih poenostavi in zbere v enotno besedilo.~~

¹ UL C , , str. .

² UL C , , str. .

³ ~~UL L 235, 17.9.1996, str. 6. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2007/32/ES (UL L 141, 2.6.2007, str. 63).~~

⁴ ~~UL L 110, 20.4.2001, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2007/32/ES.~~

⁵ ~~Direktiva 2004/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o spremembi Direktive Sveta 96/48/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti in Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2001/16/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (UL L 164, 30.4.2004, str. 114. Popravljen različica v UL L 220, 21.6.2004, str. 40).~~

↓ novo

- (1) Direktiva 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti⁶ je bila večkrat bistveno spremenjena. Ker so potrebne dodatne spremembe, bi bilo zaradi jasnosti treba navedeno direktivo prenoviti.
-

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 2
(prilagojeno)

- (2) Da bi državljanom Unije, gospodarskim subjektom, regionalnim in lokalnim organom v celoti omogočili uživanje koristi, ki izhajajo iz vzpostavitve območja brez notranjih meja, je smiselno, da se zlasti izboljšajo medsebojna povezanost in interoperabilnost nacionalnih železniških omrežij ter dostop do teh omrežij, pri čemer se izvedejo vsi ukrepi, ki se lahko izkažejo za potrebne na področju tehnične standardizacije, ~~kakor predvideva člen 155 Pogodbe.~~
-

↓ novo

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

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 3
(prilagojeno)

~~S podpisom Protokola, sprejetega v Kijotu 12. decembra 1997, se je Evropska unija zavezala zmanjšati emisije toplogrednih plinov. Takšni cilji zahtevajo prilagoditev med različnimi načini prevoza in posledično večjo konkurenčnost železniškega prometa.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 4
(prilagojeno)

~~Strategija Skupnosti za vključevanje vprašanj okoljskega in trajnostnega razvoja v prometno politiko Skupnosti poudarja potrebo po zmanjšanju vpliva prometa na okolje.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 5

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

⁶ UL L 191, 18.7.2008, str. 1.

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 6
(prilagojeno)
⇒ novo

- (5) ~~Države članice so odgovorne~~ ⇒ Reglativni okvir za železnice bi moral določiti jasne odgovornosti ⇐ za zagotavljanje skladnosti s predpisi o varnosti, varovanju zdravja in varstvu potrošnikov, ki ~~na splošno~~ veljajo za železniška omrežja ~~pri načrtovanju, gradnji, začetku obratovanja in obratovanju železnice.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 7
(prilagojeno)

- (6) Med nacionalnimi predpisi, ~~in med~~ internimi pravili in tehničnimi specifikacijami, ki jih ~~železniška podjetja uporabljajo~~ ☒ se uporabljajo za železniške sisteme, podsisteme in komponente ☒, obstajajo velike razlike, ker izražajo tehnične posebnosti nacionalne industrije ter predpisujejo specifične dimenzije in naprave ter posebne značilnosti. Takšno stanje preprečuje neoviran železniški promet v celotnem ☒ Uniji ☒ ~~omrežju Skupnosti.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 8
⇒ novo

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

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 9
(prilagojeno)
⇒ novo

- (8) Zato je smiselno, da se za celotno ~~Skupnost~~ ☒ Unijo ☒ določijo bistvene zahteve ⇒, povezane z interoperabilnostjo železnic ⇐, ki ~~bodo~~ ☒ bi morale ☒ veljati ~~le~~ za njen železniški sistem.

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 10

~~Kot začetni ukrep za doseganje teh ciljev je Svet 23. julija 1996 sprejel Direktivo 96/48/ES. Nato sta Evropski parlament in Svet sprejela Direktivo 2001/16/ES.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 11

~~Na uresničevanje interoperabilnosti je vplival začetek veljavnosti direktiv 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic v Skupnosti⁷, 2001/13/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licenc prevoznikom v~~

⁷ UL L 75, 15.3.2001, str. 1.

~~železniškem prometu⁸ ter 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala⁹. Enako kakor pri drugih načinih prevoza je treba zaradi razširitve pravic dostopa sprejeti nujne usklajevalne ukrepe. Zato je treba interoperabilnost izvajati v celotnem omrežju ob postopni širitvi do geografskega obsega Direktive 2001/16/ES. Poleg tega je treba razširiti pravno podlago Direktive 2001/16/ES tako, da vključi člen 71 Pogodbe, na katerem temelji Direktiva 2001/12/ES.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 12
(prilagojeno)
⇒ novo

- (9) Razvoj tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI) je pokazal potrebo po razjasnitvi razmerja med bistvenimi zahtevami in TSI na eni strani ter evropskimi standardi in drugimi normativnimi dokumenti na drugi strani. Zlasti bi bilo treba razlikovati med standardi ali deli standardov – ki ~~morajo~~ ☒ bi morali ☒ biti obvezujoči, da bi dosegli cilje iz te direktive – in „uskladenimi“ standardi“, ki so se razvili ⇒ v skladu z Uredbo (EU) št. 1025/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o evropski standardizaciji, spremembi direktiv Sveta 89/686/EGS in 93/15/EGS ter direktiv 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES in 2009/105/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Sklepa Sveta 87/95/EGS in Sklepa št. 1673/2006/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁰ ⇐ ~~v duhu novega načina tehničnega usklajevanja in standardizacije.~~ ⇒ Kadar je nujno potrebno, lahko TSI vsebujejo izrecno sklicevanje na evropske standarde ali specifikacije, ki postanejo obvezni od trenutka, ko se TSI začnejo uporabljati. ⇐

↓ novo

- (10) Da bi se konkurenčnost železniškega sektorja Unije resnično povečala brez izkrivljanja konkurence med ključnimi udeleženci v železniškem sistemu, bi morale biti TSI zasnovane tako, da bodo upoštevale načela odprtosti, konsenza in preglednosti, kot so opredeljena v Prilogi II k Uredbi (EU) št. 1025/2012.
- (11) Kakovost storitev v železniškem prometu v Uniji je med drugim odvisna od odlične združljivosti med značilnostmi omrežja v najširšem pomenu, vključno s fiksnimi deli vseh zadevnih podsistemov, in značilnostmi vozil, vključno s komponentami vseh zadevnih podsistemov na vozni sredstvih. Od te združljivosti so odvisni tudi raven učinkovitosti, varnost, kakovost storitev in stroški.

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 13

~~Evropske specifikacije so se praviloma razvile v duhu novega načina tehničnega usklajevanja in standardizacije. Te specifikacije dopuščajo domnevo o skladnosti z nekaterimi bistvenimi zahtevami te direktive, zlasti pri komponentah interoperabilnosti in vmesnikov. Te evropske~~

⁸ UL L 75, 15.3.2001, str. 26.

⁹ UL L 75, 15.3.2001, str. 29. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2007/58/ES (UL L 315, 3.12.2007, str. 44).

¹⁰ UL L 316, 14.11.2012, str. 12.

~~specifikacije ali njihovi veljavni deli niso obvezni in nanje se ni mogoče izrecno sklicevati v TSI. Sklicevanja na te evropske specifikacije se objavijo v Uradnem listu Evropske unije in države članice objavijo sklicevanja na nacionalne standarde, ki prevzemajo evropske standarde.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 14

~~TSI lahko v nekaterih primerih vsebujejo izrecno sklicevanje na evropske standarde ali specifikacije, kadar je to nujno potrebno, da bi dosegli cilje iz te direktive. To izrecno sklicevanje ima posledice, ki jih je treba pojasniti; zlasti ti evropski standardi ali specifikacije postanejo obvezujoči z začetkom veljavnosti TSI.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 15
(prilagojeno)

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

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 16
(prilagojeno)

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

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 17
(prilagojeno)

- (14) Zaradi varnostnih razlogov je treba ~~od držav članic zahtevati, da dodelijo~~ identifikacijsko kodo vsakemu vozilu, ki začne obratovati. Nato bi bilo treba vozilo vnesti v nacionalni register vozil. Registri ~~morajo~~ ☒ bi morali ☒ biti odprti za posvetovanja z državami članicami in z nekaterimi gospodarskimi subjekti v ~~Skupnosti~~ ☒ Uniji ☒ . ☒ Nacionalni ☒ ~~in~~ Registri ☒ vozil ☒ bi morali biti dosledni glede oblike podatkov. Zato bi morali biti zajeti v skupnih operativnih in tehničnih specifikacijah.

↓ novo

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

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 18
(prilagojeno)

- (16) Določiti bi bilo treba postopek, ki ga je treba uporabiti pri bistvenih zahtevah, veljavnih za podsistem, ki še ni zajet v ~~podrobnih specifikacijah~~ v ustrezni TSI. V takšnih primerih bi morali biti organi, pristojni za oceno skladnosti in postopke verifikacije, priglašeni organi iz člena ~~17~~ ~~20~~ ~~4~~ Direktive ~~2008/57/ES~~ ~~96/48/ES~~ ~~in~~ ~~2001/16/ES~~.
-

↓ novo

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

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 19

~~Razlikovanje med železniškim sistemom za visoke hitrosti in železniškim sistemom za konvencionalne hitrosti ne upravičuje obstoja dveh različnih direktiv. Postopki za razvoj TSI so za oba sistema enaki, prav tako pa tudi postopki za certificiranje komponent interoperabilnosti in podsistemov. Bistvene zahteve so praktično enake, prav tako pa tudi razdelitev sistema na podsisteme, za katere je treba pripraviti tehnične specifikacije. Ker mora biti vlakom omogočeno, da prosto prehajajo s sistema za visoke hitrosti na sistem za konvencionalne hitrosti, se tehnične specifikacije za oba sistema v veliki meri prekrivajo. Delo na razvoju TSI je pokazalo, da je za nekatere podsisteme dovolj ena sama TSI za oba sistema. Zato je smiselno združiti direktivi 96/48/ES in 2001/16/ES.~~

↓ novo

- (18) Funkcionalne in tehnične specifikacije, ki jih morajo izpolnjevati podsistemi in njihovi vmesniki, se lahko razlikujejo glede na uporabo podsistemov, na primer glede na kategorije prog in vozil.
- (19) Da bi se zagotovilo postopno izvajanje interoperabilnosti železnic v celotni Uniji in postopoma zmanjšala raznolikost obstoječih sistemov, bi morale TSI vsebovati določbe, ki bi se uporabljale v primeru obnove ali nadgradnje obstoječih podsistemov, in lahko določajo roke za doseg ciljnega sistema.
-

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 20

~~Direktiva 2004/50/ES je predvidela postopno razširitev področja uporabe Direktive 2001/16/ES ob sprejetju novih TSI ali prenovi obstoječih. Področje uporabe te direktive se ob njenem začetku veljavnosti nanaša na vseevropska železniška omrežja za konvencionalne hitrosti in visoke hitrosti, kot so določena v Direktivi št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja¹¹, ter na vozila, ki bodo uporabljala ta omrežja. Področje uporabe se bo postopoma~~

¹¹ UL L 228, 9.9.1996, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Sveta (ES) št. 1791/2006 (UL L 363, 20.12.2006, str. 1).

~~razširilo na celotno omrežje in vsa vozila, pod pogojem, da bo analiza vpliva pokazala na gospodarske koristi takega ravnanja.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 21

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

↓ novo

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

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 22

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

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 23

~~Evropski parlament je v svojih zakonodajnih resolucijah z dne 10. marea 1999 o železniškem paketu zahteval, da se postopno odpiranje železniškega sektorja izvaja hkrati z najhitrejšimi in najučinkovitejšimi tehničnimi usklajevalnimi ukrepi.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 24

~~Svet je na sestanku 6. oktobra 1999 zaprosil Komisijo, da predlaga strategijo o izboljšanju interoperabilnosti železniškega prometa in o zmanjšanju ozkih grl, da bi se lahko nemudoma odpravile tehnične, upravne in ekonomske ovire za interoperabilnost omrežij ob zagotavljanju visoke ravni varnosti ter izobraževanja in usposobljenosti zadevnega osebja.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 25

~~V skladu z Direktivo Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnice v Skupnosti¹² morajo imeti železniška podjetja povečan dostop do železniških omrežij držav članic, kar zahteva interoperabilnost infrastrukture, opreme, tirnih vozil ter sistemov upravljanja in vodenja, vključno s strokovno usposobljenostjo, higienskimi in varnostnimi pogoji pri delu za tisto osebje, ki je potrebno za vodenje in vzdrževanje zadevnih podsistemov ter za izvajanje~~

¹² UL L 237, 24.8.1991, str. 25. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2007/58/ES.

~~posameznih TSI. Vendar pa namen te direktive ni neposredno ali posredno usklajevanje delovnih pogojev v železniškem sektorju.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 26
(prilagojeno)

- (23) Železniški sistem je treba zaradi obsega in kompleksnosti iz praktičnih razlogov razdeliti na naslednje podsisteme: infrastruktura, vodenje-upravljanje in signalizacija ☒ ob progi ☒ , ☒ vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu, ☒ energija, tirna vozila, delovanje in upravljanje prometa, vzdrževanje ter telematske aplikacije za potniški in tovorni promet. Za vsakega od teh podsistemov je treba določiti bistvene zahteve in tehnične specifikacije ~~za celotno Skupnost~~, predvsem za njihove komponente in vmesnike, da bi izpolnili te bistvene zahteve. Isti sistem se razdeli na fiksne in mobilne dele, ki zajemajo na eni strani omrežje, sestavljeno iz prog, postaj, terminalov in vseh vrst fiksne opreme, potrebne za zagotovitev varnega in neprekinjenega delovanja sistema, in na drugi strani vsa vozila, ki se gibljejo v tem omrežju. Zato za namen te direktive vozilo sestavlja en podsistem („tirno vozilo“) in, kadar je primerno, ~~več delov ostalih podsistemov~~ (predvsem ~~vozni del~~ podsistema „vodenje-upravljanje in signalizacija“ na vozilu ter ~~vozni del~~ podsistema „energija“).

↓ novo

- (24) Konvencija združenih narodov o pravicah invalidov, katere pogodbenica je Unija, določa dostopnost kot enega od splošnih načel in zahteva, da države pogodbenice sprejmejo ustrezne ukrepe za zagotovitev, da imajo invalidi enak dostop kot drugi, vključno z razvojem, razglasitvijo in spremljanjem izvajanja minimalnih standardov ter smernic glede dostopnosti. Dostopnost je zato pomembna zahteva za interoperabilnost železniškega sistema.

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 27
(prilagojeno)

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

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 28

- (26) TSI vplivajo tudi na pogoje, pod katerimi uporabniki uporabljajo železniški prevoz, in se je zato treba posvetovati z njimi o vidikih, ki jih zadevajo.

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 29
⇒ novo

- (27) Vsaki zadevni državi članici bi bilo treba dovoliti, da ne uporablja določenih TSI v ⇒ omejenem številu ustrezno utemeljenih situacij. Te situacije in postopki, ki jih je treba upoštevati v primeru neuporabe TSI, bi morali biti jasno opredeljeni ⇒ ~~pod pogojem, da obstajajo postopki za zagotovitev upravičenosti takšnih odstopanj. Člen 155 Pogodbe zahteva, da Skupnost pri svojih ukrepih na področju interoperabilnosti upošteva potencialno ekonomsko izvedljivost projektov.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 30

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

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 31

~~Izkoristiti bi bilo treba prednosti interoperabilnosti železniškega sistema, zlasti v prevozu blaga, da se vzpostavijo pogoji za večjo interoperabilnost med različnimi načini prevoza.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 32
(prilagojeno)

- (29) Naročniki morajo za skladnost z ustreznimi določbami o postopkih javnega naročanja v železniškem sektorju in zlasti z Direktivo 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil naročnikov v vodnem, energetske in transportnem sektorju ter sektorju poštne storitev¹³ vključiti tehnične specifikacije v splošno dokumentacijo ali v pogoje vsake pogodbe. V ta namen je treba izdelati niz ☒ pravil ☒ evropskih specifikacij, na katere se bodo sklicevale te tehnične specifikacije.
-

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 33
(prilagojeno)

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

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 34
(prilagojeno)

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

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 35

- (32) Postopki ocenjevanja skladnosti ali primernosti za uporabo komponent morajo temeljiti na uporabi modulov, ki jih ureja Sklep Sveta 93/465/EGS¹⁴ Sklep Komisije

¹³ Direktiva 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil naročnikov v vodnem, energetske in transportnem sektorju ter sektorju poštne storitev (UL L 134, 30.4.2004, str. 1). Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 213/2008 (UL L 74, 15.3.2008, str. 1).

¹⁴ ~~Sklep Sveta 93/465/EGS z dne 22. julija 1993 o modulih za različne faze postopkov za ocenjevanje skladnosti ter pravilih za pritrjevanje in uporabo oznake skladnosti CE, ki so namenjeni uporabi v direktivah o tehničnem usklajevanju (UL L 220, 30.8.1993, str. 23).~~

2010/713/EU z dne 9. novembra 2010 o modulih za postopke ocenjevanja skladnosti, primernosti za uporabo in ES-verifikacije, ki se uporabljajo v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost, sprejetih v okviru Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁵. Za spodbujanje industrijskega razvoja je smiselno, kolikor je mogoče, oblikovati postopke, ki vključujejo sistem zagotavljanja kakovosti.

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 36
(prilagojeno)

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

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 37
(prilagojeno)

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

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 38

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

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 39
(prilagojeno)

- (36) Pod sistemi, ki sestavljajo železniški sistem, bi morali biti predmet verifikacijskega postopka. Ta verifikacija ~~mora~~ ☒ bi morala ☒ ~~organom~~ ☒ subjektom ☒, pristojnim za ~~izdajo dovoljenja~~ za začetek obratovanja, omogočiti, da se prepričajo, da so rezultati v fazah načrtovanja, gradnje in začetka obratovanja v skladu z veljavnimi pravnimi, tehničnimi in operativnimi predpisi. Prav tako ~~mora~~ ☒ bi morala ☒ proizvajalcem zagotoviti enako obravnavanje ne glede na ~~državo~~ ☒ državo članico ☒. ~~Zato je treba določiti enega ali več modulov, ki opredeljujejo načela in pogoje za ES-verifikacijo podsistemov.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 40
⇒ novo

- (37) Po začetku obratovanja podsistemov bi bilo treba zagotoviti, da se ti sistemi uporabljajo in vzdržujejo v skladu z bistvenimi zahtevami, ki zanje veljajo. Za spoštovanje predpisov so po Direktivi [...] ~~2004/49/ES Evropskega parlamenta in~~

¹⁵ UL L 319, 4.12.2010, str. 1–52.

~~Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti¹⁶ [Direktiva o varnosti na železnici]¹⁷ odgovorni upravljavec infrastrukture ali prevoznik v železniškem prometu, vsak za svoje podsisteme. Države članice lahko preverijo spoštovanje zahtev ob izdaji varnostnih spričeval in varnostnih pooblastil v skladu s členoma 10 in 11 Direktive o varnosti na železnicah.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 41
(prilagojeno)
⇒ novo

- (38) ~~Kar zadeva vozila, bi bilo treba~~ bi bilo pojasniti postopek za začetek obratovanja ⇒ vozil in fiksnih naprav ⇐ ob upoštevanju ⇒ odgovornosti upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu ⇐ ~~nove opredelitve „vozila“, ki ga sestavlja en ali več podsistemov. Poleg tega bi bilo treba vse določbe o dovoljenjih za začetek obratovanja vozil vključiti v to direktivo, saj direktivi 96/48/ES in 2001/16/ES obravnavata nove in nadgrajene podsisteme, Direktiva 2004/49/ES pa obravnava vozila v uporabi. Nadalje bi bilo treba dodati postopek za odobritev tipov vozil. Za poenostavitev tega postopka in pomoč pri opredelitvi tipa vozila bi morala Evropska železniška agencija (v nadaljevanju „Agencija“) vzpostaviti in vzdrževati Evropski register dovoljenih tipov vozil.~~
- (39) ☒ Da bi ☒ ~~za~~ ☒ se olajšalo ☒ ~~lažji~~ začetek obratovanja vozil in zmanjšalo ~~nje~~ upravno ~~ega~~ bremena, ⇒ bi bilo treba uvesti izdajo dovoljenja za dajanje vozila na trg, ki bi bilo veljavno po vsej Uniji, kot predpogoj, da lahko prevoznik v železniškem prometu začne uporabljati vozilo. Poleg tega bi to bilo bolj v skladu s Sklepom št. 768/2008/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o skupnem okviru za trženje proizvodov in razveljavitvi Sklepa Sveta 93/465/EGS¹⁸ ⇐ .

⇐ novo

- (40) Da bi se zagotovila sledljivost vozil in njihove preteklosti, bi bilo treba skupaj z drugimi podatki o vozilu beležiti sklice dovoljenj za dajanje vozil na trg.
- (41) V TSI bi morali biti določeni postopki za preverjanje skladnosti med vozili in omrežji po izdaji dovoljenja za dajanje vozila na trg in pred odločitvijo o začetku uporabe vozila.

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 42

~~Izkušnje so pokazale, da je izvajanje takšnega postopka na nacionalni ravni pogosto zapleteno in predmet različnih nacionalnih zahtev, ki so premalo pregledne ali se celo podvajajo. Ta postopek posledično zelo ovira ustanavljanje novih prevoznikov v železniškem prometu, zlasti v tovornem sektorju. Treba bi bilo torej pojasniti in poenostaviti postopke za odobritev vozil. Najprej bi bilo treba vzpostaviti splošno načelo, da eno dovoljenje zadostuje za celotno železniško omrežje Skupnosti. Nadalje bi moral biti postopek za odobritev vozil, ki so skladna s TSI, enostavnejši in hitrejši kot pri vozilih, ki niso skladna s TSI. Potem bi bilo treba, če je le mogoče, uporabljati načelo vzajemnega priznavanja: če je vozilo že začelo obratovati v eni od držav članic, se druge države članice ne bi smele sklicevati na nacionalne~~

¹⁶ UL L 164, 30.4.2004, str. 44. Popravljen različica v UL L 220, 21.6.2004, str. 16.

¹⁷ UL L...

¹⁸ UL L 218, 13.8.2008, str. 82.

~~predpise in s tem postavljati nepotrebnih zahtev in odvečnih preverjanj, razen če so ta nujno potrebna za preverjanje tehnične združljivosti vozila z zadevnim omrežjem. V ta namen bi bilo treba nacionalne predpise klasificirati in jih primerjati med seboj na podlagi seznama skupnih lastnosti, da bi ugotovili, koliko jih je mogoče obravnavati kot enakovredne glede zahtev, zmogljivosti in varnosti. Nadalje bi bilo treba upoštevati načelo pravne varnosti v zvezi z rezultatom postopka. V ta namen bi morale biti vlagatelju dovoljeno začeti uporabljati vozilo, če nacionalni varnostni organ ne izda sklepa v predvidenem roku. Takšno dovoljenje bi bilo mogoče le, če je vozilu dovoljenje podelila že druga država članica. Poleg tega lahko to vozilo na svojo odgovornost uporablja le tisti prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture, ki ima spričevalo v skladu z Direktivo 2004/49/ES.~~

↓ novo

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

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 43

~~Postopek za pridobitev dovoljenja za vozila, ki so skladna s TSI, se razlikuje od postopka za vozila, ki niso skladna s TSI. V nekaterih primerih izbira postopka ni enostavna. Vozila, opredeljena kot skladna s TSI, bi morala biti vozila, pri katerih so vse zadevne TSI že stopile v veljavo, vključno vsaj s TSI za tirno vozilo. To bi pomenilo, da je večina bistvenih zahtev opredeljenih. Tako recimo lokomotive do začetka veljavnosti konvencionalnih TSI o lokomotivah veljajo za vozila, ki niso v skladu s TSI, čeprav so morda skladne z drugimi zadevnimi TSI, veljavnimi ob začetku svojega obratovanja.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 44

~~Če nekaterih izmed tehničnih vidikov, ki se nanašajo na bistvene zahteve, TSI izrecno ne zajema, so v prilogi k TSI opredeljeni kot odprta vprašanja. Ko je ena izmed držav članic že dovolila obratovanje vozila, skladnega s TSI, bi morala dodatna dovoljenja zadevati le tista odprta vprašanja, ki se nanašajo na tehnično združljivost vozila z omrežjem.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 45

~~Seznam parametrov, ki jih je treba preveriti skupaj z začetkom obratovanja vozil, ki niso skladna s TSI, je ključen za doseg interoperabilnosti železniških sistemov, zlasti kar zadeva obstoječa vozila. Seznam upošteva izkušnje nekaterih omrežij. Zato je nujno, da Evropska železniška agencija pregleda parametre iz Priloge VII in Komisiji po potrebi poda ustrezna priporočila.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 46
(prilagojeno)

(43) ~~Postopek ES-verifikacije bi moral temeljiti na TSI. Za TSI veljajo določbe člena 18 Direktive 93/38/EGS. Priglašeni organi, pooblašeni za izvajanje ocenjevanja skladnosti in primernosti za uporabo komponent ter verifikacijo podsistemov, morajo~~

☒ bi morali ☒ , zlasti če ni evropskih specifikacij, čim tesneje usklajevati svoje odločitve.

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 47

~~Priglašene organe bi bilo treba organizirati tako, da izpolnjujejo merila, ki veljajo za to vrsto organov v vseh sektorjih novega pristopa k tehničnemu usklajevanju in preverjanju skladnosti, zlasti merila glede neodvisnosti in pristojnosti.~~

↓ novo

(44) Pregledno akreditacijo, kakor je določena v Uredbi (ES) št. 765/2008 Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o določitvi zahtev za akreditacijo in nadzor trga v zvezi s trženjem proizvodov ter razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 339/93¹⁹, za zagotovitev potrebne stopnje zaupanja v potrdila o skladnosti, bi morali javni nacionalni organi v celotni Uniji šteti za prednostni način, s katerim ti dokažejo tehnično usposobljenost priglašeni organov in smiselno tudi tehnično usposobljenost organov, ki so določeni za preverjanje skladnosti z nacionalnimi predpisi. Vendar pa lahko nacionalni organi menijo, da razpolagajo z ustreznimi sredstvi, s katerimi lahko sami izvedejo to ocenjevanje. Da bi se zagotovila ustrezna verodostojnost ocenjevanja, ki ga opravijo drugi nacionalni organi, bi morali v takih primerih Komisiji in drugim državam članicam zagotoviti potrebno dokumentacijo, ki dokazuje, da organi za ocenjevanje skladnosti izpolnjujejo ustrezne zakonske zahteve.

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

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 48
(prilagojeno)
⇒ novo

(46) TSI ~~bodo~~ ☒ bi morale biti ☒ pregledane v rednih časovnih presledkih. Kadar se odkrijejo ~~napake~~ ☒ pomanjkljivosti ☒ ⇒ v TSI, bi bilo treba Agencijo Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: Agencija) pozvati, da izda mnenje, ki bi se lahko pod določenimi pogoji objavilo in ki bi ga vse zainteresirane strani (vključno z industrijo in priglašenimi organi) lahko uporabljale kot sprejemljivo sredstvo za zagotavljanje skladnosti do pregleda zadevnih TSI. ☒ ~~bi bilo treba vzpostaviti hitri ad hoc postopek, in sicer tako, da se v okviru odbora najprej doseže dogovor o začasnem popravku, nato pa ga Agencija objavi. To bo vsem zainteresiranim stranem, vključno z industrijo, priglašenimi telesi in organi, omogočilo zgodnejšo uporabo tega popravka, dokler Komisija uradno ne pregleda TSI. Da bi se izognili zamenjavi z uradnimi popravki Komisije, se bo uporabljal izraz „tehnično mnenje“. Ta postopek je v skladu z mandatom, ki ga je sprejela Komisija z Odločbo z dne 13. julija 2007 o okvirnem mandatu Evropske železniške agencije za opravljanje nekaterih dejavnosti iz direktiv~~

¹⁹ UL L 218, 13.8.2008, str. 30.

~~96/48/ES in 2001/16/ES. Vendar, če se mora TSI spremeniti zaradi pomembne ali kritične napake, se mora uporabiti postopek pregleda.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 49

~~Opredelitev „imelnika“ bi morala biti kar se da podobna opredelitvi iz Konvencije o mednarodnih železniških prevozih iz leta 1999 (COTIF). Mnogo oseb ali subjektov je lahko imetnik vozila, kot so lastnik, podjetje, ki posluje z voznim parkom vagonov, podjetje, ki daje vozila v najem prevozniku v železniškem prometu, prevoznik v železniškem prometu, upravljavec infrastrukture, ki uporablja vozila za vzdrževanje svoje infrastrukture. Te osebe ali subjekti imajo nadzor nad vozilom z namenom, da ga prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture uporabljajo kot prevozno sredstvo. Da bi se izognili vsem dvomom, bi moral biti imetnik jasno razviden iz nacionalnega registra vozil.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 50

~~Ukrepe, potrebne za izvajanje te direktive, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil²⁰.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 51

~~Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za sprejem in posodabljanje TSI. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebistvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 52

~~V nujnih primerih, ko ni mogoče upoštevati običajnih rokov za regulativni postopek s pregledom, bi morale biti Komisiji omogočeno, da uporabi nujni postopek iz člena 5a(6) Sklepa 1999/468/ES za sprejetje ukrepov za spremembo nebistvenih določb te direktive tako, da dopolni TSI ali jih spremeni.~~

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 53
(prilagojeno)

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

²⁰ 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).

~~V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje²¹ se države članice spodbuja, da za lastne potrebe in v interesu Skupnosti izdelajo in objavijo lastne tabele, ki naj, kolikor nazorno je to mogoče, prikažejo korelacije med to direktivo in ukrepi za prenos v nacionalno pravo.~~

- (48) Da se spremenijo nebitveni elementi te direktive, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s prilagoditvijo Priloge II tehničnemu napredku glede razčlenitve železniškega sistema na podsisteme in opisa teh podsistemov, vsebine TSI ter sprememb TSI, vključno s spremembami, ki so potrebne za odpravo pomanjkljivosti v TSI. Zlasti je pomembno, da Komisija med pripravami izvede ustrezna posvetovanja, tudi na strokovni ravni. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti hkratno, pravočasno in ustrezno posredovanje zadevnih dokumentov Evropskemu parlamentu in Svetu.
- (49) Da odpravi pomanjkljivosti, ugotovljene v TSI, bi morala Komisija delegirane akte, ki spreminjajo TSI, sprejeti po nujnem postopku.
- (50) Komisiji bi se morala podeliti izvedbena pooblastila, da se zagotovi izvajanje člena 6(1) te direktive v zvezi z mandatom Agencije za pripravo osnutkov TSI in njihovih sprememb ter za pripravo ustreznih priporočil Komisiji.
- (51) Da se zagotovijo enotni pogoji za izvajanje te direktive, bi se morala Komisiji podeliti izvedbena pooblastila v zvezi z: vsebino dokumentacije, ki je priložena zahtevku za neuporabo ene ali več TSI ali njihovih delov, podrobnostmi, obliko in načini posredovanja dokumentacije; področjem uporabe in vsebino ES-izjave o skladnosti ter primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti, obliko izjave in podrobnostmi glede informacij, vključenih v izjavo; razvrstitvijo priglašениh nacionalnih predpisov v različne skupine z namenom olajšanja preverjanja skladnosti med fiksno in mobilno opremo; postopki verifikacije za podsisteme, vključno s splošnimi načeli, vsebino, postopkom in dokumenti, povezanimi s postopkom ES-verifikacije, ter postopkom verifikacije v primeru nacionalnih predpisov; predlogami za ES-izjavo o verifikaciji in za izjavo o verifikaciji v primeru nacionalnih predpisov ter predlogami za dokumente tehnične dokumentacije, ki mora biti priložena izjavi o verifikaciji; skupnimi specifikacijami v zvezi z vsebino, obliko podatkov, funkcionalno in tehnično arhitekturo, načinom delovanja ter pravili za register infrastrukture glede vnosa in iskanja podatkov. Navedena pooblastila bi se morala izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije²².
- (52) V skladu s skupno politično izjavo držav članic in Komisije o obrazložitenih dokumentih z dne 28. septembra 2011 se države članice zavezujejo, da bodo uradnemu obvestilu o ukrepih za prenos v upravičenih primerih priložile enega ali več dokumentov, v katerih bo pojasnjeno razmerje med elementi direktive in ustreznimi

²¹ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

²² UL L 55, 28.2.2011, str. 13.

deli nacionalnih instrumentov za prenos. Zakonodajalec meni, da je posredovanje takšnih dokumentov v primeru te direktive upravičeno.

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 55
(prilagojeno)

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

↓ novo

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

↓ 2008/57/ES uvodna izjava 56

~~Člen 14 Direktive 2004/49/ES ter direktivi 96/48/ES in 2001/16/ES bi zato bilo treba razveljaviti~~

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

~~Namen~~ ☒ Vsebina ☒ in področje uporabe

1. ~~Namen~~ ~~Tate~~ ~~direktivae~~ ~~je določiti~~ ☒ določa ☒ pogoje, ki jih je treba izpolniti za uresničitev interoperabilnosti železniškega sistema ~~Skupnosti~~ ☒ Unije ☒ v skladu z določbami Direktive [...]/... o varnosti železniškega prometa v Uniji] ~~2004/49/ES~~. Ti pogoji zadevajo zasnovo, gradnjo, začetek obratovanja, modernizacijo, obnovo, obratovanje in vzdrževanje delov tega sistema, kakor tudi poklicno usposobljenost ter zdravstvene in varnostne pogoje za osebje, ki sodeluje pri njegovem obratovanju in vzdrževanju.

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

↓ 2008/57/ES
⇒ novo

~~2. Prizadevanje za doseg tega cilja mora voditi do optimalne ravni tehnične usklajenosti in omogočiti~~

~~(a) lajšanje, izboljšanje in razvoj mednarodnih železniških prevoznih storitev znotraj Evropske unije in s tretjimi državami;~~

~~(b) prispevek k postopnemu oblikovanju notranjega trga opreme in storitev za gradnjo, obnovo, nadgradnjo in obratovanje železniškega sistema znotraj Skupnosti;~~

~~(c) prispevek k interoperabilnosti železniškega sistema znotraj Skupnosti.~~

3. ~~Države članice lahko iz ukrepov, ki jih sprejmejo pri izvajanju te direktive, izvzamejo~~ ⇨ Iz področja uporabe te direktive so izvzeti naslednji sistemi ⇐ :

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

(a) podzemne železnice, tramvaje in ~~druge~~ lahke železnice;

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

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

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

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

~~(b)~~ infrastrukturo in vozila, predvidena izključno za lokalno, zgodovinsko ali turistično uporabo.

~~4. Področje uporabe TSI se v skladu s členom 8 postopno razširja na celoten železniški sistem, vključno z dostopom po tirih do terminalov in glavnih pristaniških naprav, ki jih lahko uporablja več kot en uporabnik, brez poseganja v odstopanje od uporabe TSI iz člena 9.~~

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej direktivi:

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

⇨ novo

(1) „~~vseevropski~~ železniški sistem ⇨ Unije ⇨ “ pomeni ~~vseevropske konvencionalne in visokohitrostne železniške sisteme, kot so opredeljeni~~ ⇨ elemente, navedene ⇨ v točkah 1 in 2 Priloge I;

↓ 2008/57/ES

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

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)
⇒ novo

- (3) „vozilo“ pomeni železniško vozilo ☒, primerno za promet, ☒, ~~ki se lahko na lastnih kolesih na železniških progah, z lastnim pogonom ali brez njega, premika po železniških progah,~~ ⇒ v nespremenljivi ali spremenljivi sestavi ☐. Sestavlja ga en ali več strukturnih ali funkcionalnih podsistemov ~~ali delov takšnih podsistemov;~~

↓ 2008/57/ES

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

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

- (5) „podsistemi“ pomenijo ☒ strukturne ali funkcionalne dele ☒ ~~razdelitev železniškega sistema, kakor je opisane ☒ so opredeljeni ☒ v Prilogi II; Ti podsistemi, za katere je treba določiti bistvene zahteve, so lahko strukturni ali funkcionalni podsistem;~~
- (6) „komponente interoperabilnosti“ pomenijo vsako osnovno komponento, skupino komponent, podsklop ali celoten sklop opreme, vgrajene ali namenjene vgradnji v podsistem, od katerega je neposredno ali posredno odvisna interoperabilnost železniškega sistema, ☒ vključno ☒ ~~„Pojem „komponenta“ zajema z opredmetenimi in neopredmetenimi sredstvi, kot je npr. programska oprema;~~

↓ 2008/57/ES

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

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)
⇒ novo

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

↓ 2008/57/ES

- (9) „tehnična specifikacija za interoperabilnost“ („TSI“) pomeni specifikacijo, sprejeto v skladu s to direktivo, ki velja za vsak podsistem ali del podsistema, da bi zadostil bistvenim zahtevam in zagotovil interoperabilnost železniškega sistema;
- ~~„priglašeni organi“ pomeni organe, ki so pooblaščen za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti ali za postopke ES-verifikacije podsistemov;~~

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

⇒ novo

- (10) „osnovni parameter“ pomeni vsak pravni, tehnični ali operativni pogoj, ki je bistvenega pomena za interoperabilnost in je določen v ustreznih TSI;
- (11) „posebni primer“ pomeni vsak del železniškega sistema, za katerega so v TSI potrebni posebni začasni ali končni ukrepi zaradi geografskih, topografskih ali urbanističnih omejitev ali takih, ki vplivajo na združljivost z obstoječim sistemom. ~~Vključuje lahko~~ zlasti železniške proge in omrežja, ki so ločena od omrežja Skupnosti ☒ Unije ☒, nakladalni profil, tirno širino ali razdaljo med tiri in vozila, ki so namenjena izključno lokalni, regionalni ali zgodovinski uporabi, ter vozila, ki prihajajo iz tretjih držav ali so namenjena v tretje države;
- (12) „nadgradnja“ pomeni vsako ~~večje~~ spremembo podsistema ali ☒ njegovega ☒ dela ~~podsistema~~, ki ⇒ privede do spremembe tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavi o verifikaciji, če takšna tehnična dokumentacija obstaja, in ki ⇐ izboljša celotno obratovanje podsistema;
- (13) „obnova“ pomeni vsako ~~večje~~ obnovitveno delo na podsistemu ali ☒ njegovem ☒ delu ~~podsistema~~, ki ne spremeni celotnega delovanja podsistema;
- (14) „obstoječi železniški sistem“ pomeni sestav iz prog in stabilnih naprav obstoječega železniškega sistema ~~ter~~ ☒, kot tudi ☒ vozil vseh kategorij in virov za vožnjo po tej infrastrukturi;

↓ 2008/57/ES

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

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

- (16) „začetek obratovanja“ pomeni vse dejavnosti, s katerimi se podsistem ali vozilo postavi v ☒ operativno delovanje ☒ ~~stanje načrtovanega delovanja~~;
- (17) „naročnik“ pomeni ~~vsak~~ javni ali zasebni subjekt, ki naroči projektiranje in/ali izgradnjo, obnovo ali nadgradnjo podsistema. Ta subjekt je lahko prevoznik v železniškem prometu, upravljavec železniške infrastrukture, imetnik ali koncesionar, ki je odgovoren za izvedbo projekta;

↓ 2008/57/ES

⇒ novo

- (18) „imetnik“ pomeni osebo ali subjekt, ki je lastnik vozila ali ima pravico vozilo uporabljati ali vozilo izkorišča kot prevozno sredstvo in je kot tak registriran v nacionalnem registru vozil iz člena 4333;
- (19) „projekt v poznejši fazi razvoja“ pomeni vsak projekt, katerega načrtovanje/izgradnja je v fazi, kjer je ⇒ lahko ⇐ sprememba tehnične specifikacije ⇒ ogrozi izvedljivost projekta, kot je načrtovan ⇐ ~~nesprejemljiva za zadevno državo članico. Ta zadržek je~~

~~lahko pravnega, pogodbenega, ekonomskega, finančnega, socialnega ali okoljskega značaja in ga je treba ustrezno utemeljiti;~~

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

⇒ novo

- (20) „usklajeni standardi“ pomeni ~~vse evropske standarde, ki jih je sprejel eden od evropskih organov za standardizacijo, naštetih v Prilogi I k Direktivi 98/34/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. junija 1998 o določitvi postopka za zbiranje informacij na področju tehničnih standardov in tehničnih predpisov ter predpisov o storitvah informacijske družbe²³, po mandatu Komisije, sestavljenem v skladu s postopkom iz člena 6(3) navedene direktive, in ki sam ali skupaj z ostalimi standardi tvori rešitev za skladnost s pravnimi določbami;~~ ⇒ kakor je opredeljen v členu 2(1)(c) Uredbe (EU) št. 1025/2012
- (21) „nacionalni varnostni organ“ pomeni varnostni organ, kakor je opredeljen v členu 3(~~g~~) Direktive ☒ .../... [o varnosti železniškega prometa v Uniji] ☒ 2004/49/ES;
- (22) „tip“ pomeni tip vozila, ki opredeljuje osnovne značilnosti zasnove vozila, kakor so zajete v ☒ spričevalu o pregledu tipa ali zasnove, opisanem v ustreznem modulu za verifikacijo ☒ ~~enotnem spričevalu o pregledu tipa, opisanem v modulu B Sklepa 93/465/EGS;~~

↓ 2008/57/ES

- (23) „serija“ pomeni število identičnih vozil enega tipa zasnove;
~~„Agencija“ pomeni Evropsko železniško agencijo, kakor je bila ustanovljena z Uredbo (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije (Uredba o agenciji)²⁴;~~

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

- ~~(24)~~ „subjekt zadolžen za vzdrževanje“ pomeni subjekt, ki je zadolžen za vzdrževanje ☒ , kakor je opredeljeno v členu 3 Direktive .../... [Direktive o varnosti na železnici] ☒ ~~vozila in je kot tak registriran v nacionalnem registru vozil;~~

↓ novo

- (25) „lahka železnica“ pomeni mestni in/ali primestni železniški transportni sistem, ki ima manjšo kapaciteto in nižjo hitrost kot sistemi navadnih ali podzemnih železnic, vendar večjo zmogljivost in višjo hitrost kot sistemi tramvajev. Sistemi lahke železnice lahko imajo ločeno progo ali si jo delijo s preostalimi vozili v prometu in običajno ne izmenjujejo vozil s potniškim prometom na dolge razdalje ali tovornim prometom;
- (26) „nacionalni predpisi“ pomeni vse zavezujoče predpise, ki vsebujejo zahteve v zvezi z varnostjo železnic ali tehnične zahteve na ravni držav članic, ki se uporabljajo za prevoznike v železniškem prometu, ne glede na to, kateri organ jih izda;

²³ ~~UL L 204, 21.7.1998, str. 37. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Sveta 2006/96/ES (UL L 363, 20.12.2006, str. 81).~~

²⁴ ~~UL L 164, 30.4.2004, str. 1. Popravljen različica v UL L 220, 21.6.2004, str. 3.~~

- (27) „stanje načrtovanega delovanja“ pomeni običajen način obratovanja in predvidljive slabše pogoje obratovanja (vključno z obrabo) v obsegu in v skladu s pogoji uporabe, kot so določeni v tehnični dokumentaciji in dokumentaciji o vzdrževanju;
- (28) „sprejemljivi načini usklajevanja“ pomeni nezavezujoča mnenja, ki jih izda Agencija za opredelitev načinov zagotavljanja skladnosti z bistvenimi zahtevami;
- (29) „dajanje na trg“ pomeni, da je na trgu Unije prvič na voljo komponenta interoperabilnosti, podsistem ali vozilo, ki je pripravljeno na delovanje v stanju načrtovanega delovanja;
- (30) „proizvajalec“ pomeni katero koli fizično ali pravno osebo, ki proizvaja komponento ali podsistem interoperabilnosti oziroma je zanjo takšne komponente zasnoval ali izdelal nekdo drug, sama pa jih trži pod svojim imenom ali blagovno znamko;
- (31) „pooblaščen zastopnik“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo s sedežem v Uniji, ki jo je proizvajalec pisno pooblastil, da v njegovem imenu izvaja določene naloge;
- (32) „tehnična specifikacija“ pomeni dokument, ki določa tehnične zahteve, ki jih mora izpolnjevati proizvod, proces ali storitev;
- (33) „akreditacija“ ima pomen, kakor je določen v Uredbi (ES) št. 765/2008;
- (34) „nacionalni akreditacijski organ“ ima pomen, kakor je določen v Uredbi (ES) št. 765/2008;
- (35) „ocenjevanje skladnosti“ pomeni proces ugotavljanja, ali so posebne zahteve glede proizvoda, postopka, storitve, sistema, osebe ali organa izpolnjene;
- (36) „organ za ocenjevanje skladnosti“ pomeni organ, ki izvaja dejavnosti ocenjevanja skladnosti, vključno z umerjanjem opreme, preskušanjem, izdajanjem potrdil in inšpekcijskim pregledovanjem;
- (37) „invalidna oseba in oseba z omejeno mobilnostjo“ vključuje vse osebe s trajnimi ali začasnimi telesnimi, duševnimi, intelektualnimi ali senzoričnimi okvarami, ki jih v povezavi z različnimi ovirami lahko omejujejo, da ne morejo enako kot drugi potniki polno in učinkovito uporabljati storitev prevoza, ali osebe, katerih mobilnost je pri uporabi prevoza manjša zaradi njihove starosti;
- (38) „upravljavec infrastrukture“ pomeni upravljavca železniške infrastrukture, kakor je opredeljen v členu 3 Direktive .../... [o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja];
- (39) „prevoznik v železniškem prometu“ pomeni podjetje, kakor je opredeljeno v členu 3 Direktive .../... [o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja], in vsako drugo javno ali zasebno podjetje, ki izvaja prevoz blaga in/ali potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora ta prevoznik zagotoviti vleko; ta izraz vključuje tudi prevoznike, ki zagotavljajo samo vleko.

↓ 2008/57/ES

~~Člen 3~~

~~Splošna združljivost~~

~~1. Ta direktiva se nanaša na določbe, ki se za vsak podsistem nanašajo na komponente interoperabilnosti, vmesnike in postopke ter na pogoje združljivosti železniškega sistema v celoti, ki so potrebni za doseganje njegove interoperabilnosti.~~

~~2. Določbe te direktive se uporabljajo brez poseganja v druge zadevne določbe Skupnosti. Vendar je za izpolnitev bistvenih zahtev te direktive pri komponentah interoperabilnosti in vmesnikih morda treba uporabiti posamezne evropske specifikacije, določene v ta namen.~~

Člen 34

Bistvene zahteve

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

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

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

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)
⇒ novo

POGLAVJE II

TEHNIČNE SPECIFIKACIJE ZA INTEROPERABILNOST

Člen 45

Vsebina TSI ☒ tehničnih specifikacij za interoperabilnost ☒

1. Vsak podsistem ☒ , opredeljen v Prilogi II, ☒ ima eno TSI. Kadar je potrebno, lahko več TSI zajame en podsistem in ena TSI več podsistemov. ~~Za odločitev o razvoju ali ponovnem pregledu in prenovi TSI ter določitvi njenega tehničnega in geografskega področja uporabe je potrebno pooblastilo v skladu s členom 6(1).~~

↓ novo

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

↓ 2008/57/ES

32. Podsistemi so v skladu s TSI, ki veljajo ob začetku njihovega obratovanja, v času njihovega posodabljanja ali obnove, v skladu s to direktivo. Ta skladnost se med uporabo vsakega podsistema stalno vzdržuje.

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

43. Vsaka TSI mora ~~v obsegu, potrebnem za doseganje cilja iz člena 1:~~

↓ 2008/57/ES

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

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

(b) določiti bistvene zahteve za vsak zadevni podsistem in njegove vmesnike ~~glede~~ ☒ v zvezi z ☒ ~~na~~ drugim~~ie~~ podsistem~~ie~~;

(c) določiti funkcionalne in tehnične specifikacije, ki jih morajo izpolnjevati podsistem in njegovi vmesniki ~~glede~~ ☒ v zvezi z ☒ ~~na~~ drugim~~ie~~ podsistem~~ie~~. Po potrebi se te specifikacije lahko razlikujejo glede na uporabo podsistema, ~~na primer glede na kategorije prog, vozlišč in/ali vozil iz Priloge I;~~

↓ 2008/57/ES

(d) določiti komponente interoperabilnosti in vmesnike, ki morajo biti predmet evropskih specifikacij, vključno z evropskimi standardi, potrebnimi za doseganje interoperabilnosti znotraj železniškega sistema;

(e) za vsak obravnavan primer navesti postopke za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti na eni strani ali ES-verifikacije podsistemov na drugi strani. Ti postopki temeljijo na modulih iz Sklepa 2010/713/EU²⁵ ~~93/465/EGS~~;

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

⇒ novo

(f) navesti strategijo za ~~izvajanje~~ ☒ uporabo ☒ TSI. Zlasti je treba določiti faze, ki jih je treba izvesti za postopni prehod iz obstoječega stanja do končnega, ko bo skladnost s TSI postala normativ ☒, vključno z določitvijo rokov za izvedbo navedenih faz ☒;

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

↓ novo

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

²⁵

UL L 319, 4.12.2010, str. 1.

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

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

⇒ novo

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

65. TSI na primeren način ohranjajo združljivost obstoječega železniškega sistema vsake države članice. S tem namenom se lahko za vsako TSI predvidijo posebni primeri za omrežje, pa tudi za vozila, ☒ in zlasti za ☒ ~~posebna pozornost mora biti namenjena nakladalnemu profilu, tirni širini ali razdalji~~ med tiri in vozili, ki prihajajo iz tretjih držav ali so namenjena v tretje države. Za vsak poseben primer TSI navajajo izvedbene določbe za elemente TSI, ki so ~~navedeni~~ ☒ določeni ☒ v odstavku 43(c) do (g).

↓ 2008/57/ES

76. Če nekaterih tehničnih vidikov, ki ustrezajo bistvenim zahtevam, ni mogoče izrecno zajeti s TSI, se jasno navedejo v prilogi k TSI kot odprta vprašanja. ~~Za te vidike se uporablja člen 17(3).~~

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

87. TSI državam članicam ne smejo ☒ preprečevati odločitev ☒ ~~biti v nasprotju z odločitvami držav članic~~ v zvezi z uporabo infrastrukture za promet z vozili, ki jih ne urejajo TSI.

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

Člen 56

☒ Priprava, sprejetje in pregled ☒ ~~Sprejetje, pregled in objava~~ TSI

↓ 2008/57/ES

~~1. Osnutke TSI in poznejše osnutke njihovih sprememb pripravi Agencija na podlagi mandata Komisije v skladu z regulativnim postopkom iz člena 29(3) te direktive. Pripravijo se v skladu s členoma 3 in 12 Uredbe (ES) št. 881/2004 in v sodelovanju delovnih skupin iz teh členov.~~

~~Ukrepi, namenjeni spreminjanju ne bistvenih določb te direktive, da se jo dopolni s TSI, ali s spremembo le teh, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 29(4).~~

~~V nujnih primerih lahko Komisija uporabi nujni postopek iz člena 29(5).~~

~~2. Agencija je pristojna za pripravo pregleda in za posodabljanje TSI ter tudi za dajanje priporočil Komisiji, da se upošteva tehnološki razvoj ali družbene zahteve. Komisija o takšnih priporočilih takoj obvesti odbor iz člena 29.~~

↓ novo

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

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

32. Vsak osnutek TSI se izdela v ~~dveh~~ ☒ naslednjih ☒ fazah.

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

(b) Agencija ~~nato~~ na podlagi teh osnovnih parametrov izdela osnutek TSI. Po potrebi upošteva tehnični napredek, že opravljeno delo pri standardizaciji, že vzpostavljene delovne skupine in priznано raziskovalno delo. Osnutku TSI se priloži celovita ocena predvidenih stroškov in koristi v zvezi z izvajanjem TSI. ~~Ita~~ Ta ocena navaja pričakovani učinek na vse vpletene izvajalce in gospodarske udeležence.

↓ 2008/57/ES

⇒ novo

~~4. Za ugotavljanje in izvajanje najprimernejših rešitev se pri pripravi osnutka, sprejemanju ter ponovnem pregledu vsake TSI (vključno z osnovnimi parametri) upoštevajo predvideni stroški in koristi vseh upoštevanih tehničnih rešitev, skupaj z vmesniki med njimi. Države članice pri tem ocenjevanju sodelujejo tako, da priskrbijo potrebne podatke.~~

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

~~45. Odbor iz člena 29 je treba redno obveščati o delu glede priprave TSI. Med~~ ⇒ delom v zvezi s pripravo ⇐ izdelavo TSI Komisija ~~na zahtevo odbora~~ oblikuje opis vseh pristojnosti in nalog ali koristna priporočila v zvezi z izdelavo TSI ter analizo stroškov in koristi. Komisija lahko ~~zlasti na prošnjo države članice~~ zahteva preučitev drugih možnih rešitev ter navedbo ocene stroškov in koristi v zvezi s temi drugimi rešitvami v poročilu, ki se priloži osnutku TSI.

~~56. Po sprejemu vsake TSI se datum začetka njene veljavnosti določi v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 29(4).~~ Kadar morajo zaradi tehnične združljivosti različni podsistemi začeti obratovati hkrati, morajo biti isti tudi datumi začetka veljavnosti ustreznih TSI.

~~67.~~ Pri pripravi osnutka, sprejemanju ter ponovnem pregledu vsake TSI je treba upoštevati uporabnike v zvezi z značilnostmi, ki imajo neposreden vpliv na razmere, v katerih uporabljajo podsisteme. V ta namen se Agencija na stopnji priprave osnutkov ter ponovnega pregleda TSI posvetuje z združenji in organi, ki zastopajo uporabnike. K osnutku TSI priloži poročilo o rezultatih tega posvetovanja.

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

⇒ novo

~~7.~~ ⇒ V skladu s členom 6 Uredbe (EU) št. .../... [Uredba o agenciji] Agencija sestavi in redno posodablja ~~seznam združenj in organov~~ ☒, ki zastopajo uporabnike ☒, s katerimi se opravi posvetovanje, ~~sestavi Komisija po posvetovanju z odborom v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 29(2), ter ga~~ ☒. Seznam ☒ je na zahtevo države članice ali pobudo Komisije mogoče ponovno pregledati in posodobiti.

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

⇒ novo

8. Pri pripravi osnutka, sprejemanju ter ponovnem pregledu vsake TSI je treba v zvezi z razmerami iz člena ~~54~~(4)(g) upoštevati mnenje socialnih partnerjev. ⇒ Agencija se v ta namen posvetuje s socialnimi partnerji, preden Komisiji predloži priporočila glede TSI in njihovih sprememb. ~~V ta namen se opravi posvetovanje s socialnimi partnerji, preden se osnutek TSI predloži v sprejetje ali ponovni pregled odboru iz člena 29.~~ Posvetovanje s socialnimi partnerji poteka v okviru odbora za sektorski dialog, ustanovljenega v skladu s Sklepom Komisije 98/500/ES z dne 20. maja 1998 o ustanovitvi Odborov sektorskega dialoga med socialnimi partnerji na evropski ravni²⁶. Socialni partnerji dajo svoje mnenje v treh mesecih.

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

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

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

~~Če je iz ustrezno utemeljenih varnostnih ali interoperabilnih razlogov potrebno novo dovoljenje ali obnova ali nadgradnja teh sistemov, se določijo ustrezni roki v TSI, ali, po potrebi, s strani držav članic.~~

~~10. Komisija TSI objavi v Uradnem listu Evropske unije. Člen 67~~

Pomanjkljivosti v TSI

~~1. Če se po njenem sprejetju zdi, da TSI ne izpolnjuje bistvenih zahtev v celoti, se lahko na zahtevo države članice ali na pobudo Komisije izvedejo posvetovanja z odborom iz člena 29.~~

~~Komisija lahko od Agencije zahteva tehnično mnenje. Komisija skupaj z odborom preuči tehnično mnenje.~~

²⁶ UL L 225, 12.8.1998, str. 27. Sklep, kakor je bil nazadnje spremenjen z Uredbo (ES) št. 1792/2006 (UL L 362, 20.12.2006, str. 1).

~~2. Če je treba TSI spremeniti zaradi manjše napake, ki ne upravičuje takojšnjega pregleda, lahko Komisija priporoči uporabo tehničnega mnenja do pregleda TSI v skladu s členom 6(1). V tem primeru Agencija objavi tehnično mnenje.~~

~~3. Če je treba TSI spremeniti zaradi pomembne ali kritične napake, se nemudoma uporabi revizijski postopek iz člena 6(1).~~

↓ novo

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

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

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

↓ 2008/57/ES

~~Člen 8~~

Razširitev področja uporabe TSI

~~1. Komisija v skladu z regulativnim postopkom iz člena 29(3) sprejme enega ali več mandator, katerih cilj je razvoj novih TSI in/ali pregled že sprejetih TSI, da bi zajeli še ne vključene proge in vozila.~~

~~2. Prvi takšen mandat navaja prvo skupino novih TSI in/ali spremembe TSI, ki jih je treba sprejeti najpozneje do januarja 2012, brez poseganja v člen 5(5) glede možnosti sprejetja določb za posebne primere in brez poseganja v člen 9, ki dovoljuje odstopanja v posebnih okoliščinah. Ta prvi mandat je izdelan na podlagi priporočila Agencije, da bi določili nove TSI, ki se bodo razvile, in/ali obstoječe TSI, ki bodo spremenjene, upoštevajoč predvidene stroškovne učinkovitosti vsakega predlaganega ukrepa in na podlagi načela sorazmernosti ukrepov, ki se sprejmejo na ravni Skupnosti. Zato se ustrezna pozornost nameni točki 4 Priloge I in potrebnemu ravnovesju med cilji neprekinjenega prometa vlakov in tehničnega usklajevanja na eni strani ter zadevnim vseevropskim, nacionalnim, regionalnim ali lokalnim prometom na drugi strani.~~

~~3. Dokler ne začne veljati razširitev področja uporabe TSI na celotno železniško omrežje:~~

~~(a) se dovoljenja za začetek obratovanja~~

~~— za vozila ter podsisteme vodenja upravljanja in signaliziranja na vozilu, ki se vsaj delno uporabljajo v delu omrežja, ki še ni zajeto v področje uporabe TSI, v zvezi s tem delom omrežja,~~

~~— za infrastrukturo, energetske podsisteme vodenja upravljanja in takšne podsisteme ob progi ter podsisteme signaliziranja v delih omrežja, ki še ni zajeto v področje uporabe TSI,~~

~~— podelijo v skladu z nacionalnimi predpisi iz člena 8 Direktive 2004/49/ES, ali, po potrebi, iz člena 17(3) te direktive;~~

~~(b) se dovoljenja za začetek obratovanja vozil, ki se bodo večasih uporabljala v delu omrežja, ki še ne sodi v področje uporabe TSI, v zvezi s tem delom omrežja, podelijo v skladu s členi 21 do 27 te direktive in nacionalnimi predpisi iz člena 8 Direktive 2004/49/ES, ali, po potrebi, iz člena 17(3) te direktive.~~

~~4. Državi članici ni treba uporabljati novih ali pregledanih TSI, sprejetih v skladu z odstavkom 2, za projekte v poznejši fazi razvoja ali za projekte, ki so predmet pogodbe med izvajanjem, kadar je zadevna skupina TSI objavljena.~~

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

Člen 79

Odstopanja ☒ Neuporaba TSI ☒

↓ novo

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

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

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

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

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

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

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

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

~~1. Če ni ustreznih posebnih primerov, državi članici v skladu s tem členom ni treba uporabljati ene ali več TSI v naslednjih primerih:~~

~~(a) za predlagan nov podsistem, za obnovo ali nadgradnjo obstoječega podsistema ali za vsak element iz člena 1(1), ki je ob izdaji teh TSI v poznejši fazi razvoja ali je predmet pogodbe med izvajanjem;~~

~~(b) za vsak projekt obnove ali nadgradnjo obstoječega podsistema, kadar je nakladalni profil, tirna širina, razdalja med tiri ali elektrifikacijska napetost v teh TSI nedružljiva s specifikacijami obstoječega podsistema;~~

~~(c) za predlagan nov podsistem ali za predlagano obnovo ali nadgradnjo obstoječega podsistema na območju te države članice, če morje ločuje ali osami ali če posebne geografske razmere ločujejo njeno železniško omrežje od omrežja preostalega dela Skupnosti;~~

~~(d) za vsako predlagano obnovo, podaljšanje ali nadgradnjo obstoječega podsistema, če bi bila uporaba teh TSI v škodo ekonomski upravičenosti projekta in/ali združljivosti železniškega sistema v tej državi članici;~~

~~(e) če po nesreči ali naravni katastrofi pogoji za hitro obnovo omrežja ekonomsko ali tehnično ne dopuščajo delne ali popolne uporabe ustreznih TSI;~~

~~(f) za vozila, ki prihajajo iz tretjih držav ali so namenjena v tretje države, v katerih se tirna širina razlikuje od tiste v glavnem železniškem omrežju znotraj Skupnosti.~~

~~2. V vsakem primeru iz odstavka 1 zadevna država članica pošlje Komisiji dokumentacijo z informacijami iz Priloge IX. Komisija preuči ukrepe, ki jih predlaga država članica, in obvesti odbor iz člena 29.~~

~~3. V primeru iz odstavka 1(a) posreduje vsaka država članica v roku enega leta od začetka veljavnosti TSI Komisiji seznam projektov v poznejši fazi razvoja, ki potekajo na njenem ozemlju.~~

~~4. V primerih iz odstavka 1(a), (e) in (f) Komisija preveri skladnost dokumentacije in obvesti državo članico o rezultatih analize. Po potrebi se izdela priporočilo v zvezi s specifikacijami, ki jih je treba uporabiti. Država članica lahko takej uporabi alternativne določbe iz Priloge IX.~~

~~5. V primerih iz odstavka 1(b), (d) in (f) Komisija odloči v skladu z regulativnim postopkom iz člena 29(3), če se zahteva po odstopanju odobri. Vendar se v primeru iz odstavka 1(b) sklep Komisije ne nanaša na nakladalni profil in tirno širino. Komisija poda svoje odločitve v šestih mesecih po vložitvi zahtevka s popolno dokumentacijo. Če takšne odločitve ni, se šteje, da je zahtevek sprejet. V pričakovanju odločitve Komisije v primeru iz odstavka 1(f) lahko država članica uporablja alternativne določbe iz Priloge IX.~~

6. Vse države članice se obvesti o rezultatih analiz in o rezultatih postopka iz odstavka ~~3~~ 4 ~~in 5~~.

POGLAVJE III

KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI

Člen ~~84~~

Dajanje komponent interoperabilnosti na trg

1. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe, da se komponente interoperabilnosti:
 - (a) dajo na trg le, če omogočajo doseči interoperabilnost železniškega sistema in hkrati izpolnjujejo bistvene zahteve;
 - (b) uporabljajo na področju uporabe, ki so mu namenjene, ter primerno vgradijo in vzdržujejo.

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

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

↓ novo

Komisija z izvedbenimi akti določi področje uporabe in vsebino ES-izjave o skladnosti ter primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti, obliko izjave in podrobnosti glede informacij, vključenih vanjo. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3).

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)
⇒ novo

Člen ~~94~~

Skladnost ali primernost za uporabo

1. V državah članicah ~~⇒ in za Agencijo ⇐~~ velja, da ~~☒~~ so interoperabilne in izpolnjujejo bistvene zahteve ~~☒~~ tiste komponente interoperabilnosti, ~~⇒ ki jih zajema ⇐~~ ~~ki imajo ES-izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo, izpolnjujejo ustrezne bistvene zahteve te direktive.~~

↓ 2008/57/ES
⇒ novo

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

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

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

5. TSI lahko predvidevajo prehodno obdobje za železniške proizvode, opredeljene v teh TSI kot komponente interoperabilnosti, ki so že bile dane na trg, ko TSI začnejo veljati. Te komponente izpolnjujejo zahteve iz člena ~~810~~(1).

~~Člen 12~~

Neskladnost evropskih specifikacij z bistvenimi zahtevami

~~Kadar država članica ali Komisija meni, da evropske specifikacije, ki se neposredno ali posredno uporabljajo za doseganje cilja te direktive, ne izpolnjujejo bistvenih zahtev, se o tem obvesti odbor iz člena 29 in Komisija sprejme najustreznejše ukrepe, ki so:~~

~~(a) delni ali popolni umik zadevnih specifikacij ali njihovih sprememb iz publikacij, v katerih so objavljene, v primeru evropskih standardov po posvetovanju z odborom, ustanovljenim v skladu z Direktivo 98/34/ES; ali~~

~~(b) ponovni pregled TSI v skladu s členom 7.~~

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

⇒ novo

~~Člen 1013~~

Postopek za ES-izjavo o skladnosti ali primernosti za uporabo

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

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

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

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

5. ~~⇒~~ Da se prepreči, da bi se komponente interoperabilnosti, ki niso skladne z bistvenimi zahtevami, dajale na trg, in brez ~~⇐~~ ~~Brez~~ poseganja v določbe člena ~~1114~~:

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

↓ 2008/57/ES

(b) če se neskladnost nadaljuje, država članica sprejme vse primerne ukrepe, da omeji ali prepove dajanje komponente interoperabilnosti na trg ali zagotovi umik komponente s trga v skladu s postopkom iz člena ~~1144~~.

Člen ~~1144~~

Neskladnost komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)
⇒ novo

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

↓ 2008/57/ES

- (a) neizpolnjevanja bistvenih zahtev;
- (b) nepravilne uporabe evropskih specifikacij, kadar se sklicuje na uporabo takšnih specifikacij;
- (c) neprimernosti evropskih specifikacij.

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

2. Komisija se, kakor hitro je to mogoče, posvetuje z zadevnimi stranmi. Kadar po posvetovanju ugotovi, da je ukrep upravičen, o tem takoj obvesti državo članico, ki je dala pobudo, ~~kakor tudi druge države članice~~. Kadar Komisija po posvetovanju ugotovi, da je ukrep neupravičen, o tem takoj obvesti državo članico, ki je dala pobudo, ter proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s stalnim prebivališčem v ~~Skupnosti~~ ☒ Uniji ☒ . ~~Kadar odločitev iz odstavka 1 temelji na obstoju vrzeli v evropskih specifikacijah, se uporabi postopek iz člena 12.~~

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

↓ 2008/57/ES

4. Komisija zagotovi, da so države članice obveščene o poteku in rezultatih tega postopka.

POGLAVJE IV

PODSISTEMI

~~Člen 15~~

~~Postopek za začetek obratovanja~~

~~1. Vsaka država članica brez poseganja v poglavje V dovoli začetek obratovanja tistih strukturnih podsistemov, ki so del železniškega sistema in se nahajajo oziroma obratujejo na njenem ozemlju.~~

~~V ta namen države članice izvedejo vse primerne ukrepe za zagotovitev začetka obratovanja teh podsistemov samo, če so načrtovani, zgrajeni in vgrajeni tako, da ob vključitvi v železniški sistem izpolnjujejo ustrezne bistvene zahteve. Zlasti preverijo:~~

~~— tehnično združljivost teh podsistemov s sistemom, v katerega se vključujejo;~~

~~— varno vključitev teh podsistemov v skladu s členoma 4(3) in 6(3) Direktive 2004/49/ES.~~

~~2. Vsaka država članica pred začetkom obratovanja teh podsistemov preveri njihovo skladnost, kadar je potrebno, z zadevnimi določbami TSI o delovanju in vzdrževanju.~~

~~3. Po začetku obratovanja teh podsistemov se preverjanje izvaja:~~

~~(a) za infrastrukture v okviru podeljevanja in nadzora varnostnih dovoljenj v skladu s členom 11 Direktive 2004/49/ES;~~

~~(b) za vozila v okviru podeljevanja in preverjanja varnostnih spričeval v skladu s členom 10 Direktive 2004/49/ES.~~

~~Za ta namen se uporabljajo postopki za ocenjevanje in verifikacijo, ki so določeni v strukturnih in funkcionalnih TSI.~~

↓ 2008/57/ES

~~Člen 12~~~~16~~

~~Prosti pretok podsistemov~~

~~1. Brez poseganja v določbe poglavja V člena 15(1) države članice na svojem ozemlju in na podlagi te direktive ne smejo prepovedati, omejiti ali ovirati gradnje, začetka obratovanja ali obratovanja strukturnih podsistemov, ki sestavljajo železniški sistem in izpolnjujejo bistvene zahteve. Zlasti ne smejo zahtevati pregledov, ki so že bili opravljeni:~~

~~(a) v okviru postopka za pridobitev ES-izjave o verifikaciji, katerega elementi so navedeni v Prilogi V;~~

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

~~Člen 13~~~~17~~

~~Skladnost s TSI in nacionalnimi predpisi~~

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)
⇒ novo

1. V državah članicah ~~⇒ in za Agencijo ⇐~~ velja, da so tisti strukturni podsistemi, ki sestavljajo železniški sistem in imajo ES-izjavo o verifikaciji, interoperabilni in izpolnjujejo ustrezne bistvene zahteve, ~~ki veljajo zanje~~.

↓ 2008/57/ES
⇒ novo

2. Verifikacija interoperabilnosti strukturnega podsistema, ki sestavlja železniški sistem, se glede na izpolnjevanje bistvenih zahtev opravi s sklicevanjem na TSI, ~~če obstajajo~~ ⇒ in nacionalne predpise, priglašene v skladu z odstavkom 3 ⇐.

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

3. Države članice za vsak podsistem pripravijo seznam ~~tehničnih~~ ☒ nacionalnih ☒ predpisov, ki se uporabljajo pri izpolnjevanju bistvenih zahtev, ~~in ga pošljejo Komisiji, kadar~~ ☒ v naslednjih primerih ☒ :

↓ 2008/57/ES

~~ne obstajajo nobene ustrezne TSI, ali~~

↓ novo

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

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)
⇒ novo

(b) ☒ če ☒ je bil ~~ae~~ v skladu s členom 87 priglašen ~~ae~~ edinstveno ☒ neuporaba ene ali več TSI ☒ ⇒ ali njihovih delov ⇐; ~~ali~~

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

↓ novo

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

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

4. ~~Ob tej priložnosti d~~ Države članice imenujejo ~~tudi~~ pristojne organe za ☒ določitev ☒ ~~izvedbo postopka za verifikacijo~~ ☒ ES-izjave o verifikaciji ☒ iz člena 1815 v zvezi s temi tehničnimi predpisi.

↓ 2008/57/ES

Komisija te informacije pošlje Agenciji, ki jih objavi.

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

⇒ novo

Člen 14

☒ Nacionalni predpisi ☒

1. ⇒ Države članice Komisiji sporočijo seznam nacionalnih predpisov iz člena 13(3) ⇐ ~~Te seznam se pošlje:~~

- (a) vsakič, kadar se seznam ~~tehničnih predpisov, ki je moral biti v skladu s členom 16(3) Direktive 96/48/ES in členom 16(3) Direktive 2001/16/ES~~ priглаšen do 30. aprila 2005, spremeni, ali
- (b) po ☒ tem, ko je zahtevek za ☒ prigrasitvi odstopanja ☒ neuporabo TSI bil predložen v skladu s členom 7, ☒ ali

↓ 2008/57/ES

⇒ novo

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

↓ novo

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

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

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

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

4. Če namerava država članica uvesti nov nacionalni predpis, osnutek predpisa prigrasi Agenciji in Komisiji prek ustreznega sistema IT v skladu s členom 23 Uredbe (EU) št. .../... [Uredba o agenciji].

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

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

7. Nacionalni predpisi, prigraseni v skladu s tem členom, niso predmet postopka prigrasitve, kot je določen v Direktivi 98/34/ES.

8. Komisija z izvedbenimi akti določi razvrstitev priglašenih nacionalnih predpisov v različne skupine z namenom olajšanja preverjanja skladnosti med fiksno in mobilno opremo. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3).

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

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

↓ 2008/57/ES

~~Na zahtevo Komisije države članice zagotovijo dostop do celotnega besedila priglašenih predpisov. Da bi se preprečilo nastajanje dodatnih ovir in z namenom nadaljevanja razvrstitve nacionalnih pravil v skladu s členom 27, Komisija spremlja uvajanje novih predpisov v državah članicah. Če Komisija oceni, da je nov predpis sredstvo samovoljne diskriminacije ali prikrita omejitev železniškega prometa med državami članicami, v skladu s postopkom iz člena 29(3) sprejme odločitev, naslovljeno na zadevno državo članico.~~

~~Države članice se lahko pri predpisih in omejitvah izključno lokalne narave odločijo, da jih v skladu s tem odstavkom ne priglasijo. V takšnih primerih države članice take predpise in omejitve navedejo v registru infrastrukture iz člena 35.~~

~~Države članice zagotovijo, da se zavezujoči tehnični predpisi objavijo in so dostopni vsem upravljavcem železniške infrastrukture, prevoznikom v železniškem prometu in prosilec za dovoljenje za začetek obratovanja v jeziku, ki je jasen in razumljiv za zadevne strani.~~

Člen ~~15~~48

Postopek za izdajo ES-izjave o verifikaciji

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

⇒ novo

1. Za izdajo ES-izjave o verifikaciji prosilec ☒ zaprosi ☒ ~~poobli~~ priglašeni organ ☒ za ocenjevanje skladnosti ☒ , katerega je v ta namen izbral, da začne postopek za ES-verifikacijo ~~iz Priloge VI~~. Prosilec je lahko naročnik ali proizvajalec ali njun pooblaščen predstavnik v ~~Skupnosti~~ ☒ Uniji ☒ .

2. Naloga priglašenega organa ☒ za ocenjevanje skladnosti ☒ , odgovornega za ES-verifikacijo podsistema, se začne na stopnji projektiranja in zajema celotno obdobje proizvodnje do stopnje odobritve, preden podsystem prične obratovati. Obsega ☒ lahko ☒ tudi verifikacijo vmesnikov zadevnega podsistema s sistemom, v katerega se vključi, temelječ na informacijah, ki so na voljo v ustreznih TSI in registrih iz členov ~~44 in 45~~34 in 35.

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

↓ novo

4. Kakršna koli sprememba tehnične dokumentacije iz odstavka 3, ki vpliva na izvedene verifikacije, pomeni, da je treba izdati novo ES-izjavo o verifikaciji.

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

⇒ novo

54. Priglašeni organ ☒ za ocenjevanje skladnosti ☒ lahko izda vmesno izjavo o verifikaciji, da pokrije določene faze verifikacijskega postopka ali določene dele podsistema. V tem primeru se uporabijo ☒ postopki verifikacije ☒ ~~postopek~~ ⇒, vzpostavljeni v skladu s členom 7(a) ⇐ ~~iz Priloge VI~~.

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

↓ novo

7. Komisija z izvedbenimi akti določi:

- (a) postopke verifikacije za podsisteme, vključno s splošnimi načeli, vsebino, postopkom in dokumenti, povezanimi s postopkom ES-verifikacije, in postopkom verifikacije v primeru nacionalnih predpisov;
- (b) predloge za ES-izjavo o verifikaciji in za izjavo o verifikaciji v primeru nacionalnih predpisov ter predloge za dokumente tehnične dokumentacije, ki mora biti priložena izjavi o verifikaciji.

Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3).

↓ 2008/57/ES

Člen ~~164~~

Neizpolnjevanje bistvenih zahtev pri podsistemi

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

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

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

- (a) neupoštevanja ~~ae~~ bistvenih zahtev ali TSI ali nepravilne uporabe TSI. V tem primeru Komisija takoj obvesti državo članico, v kateri prebiva oseba, ki je sestavila nepravilno ES-izjavo o verifikaciji, in od države članice zahteva, da sprejme ustrezne ukrepe;
- (b) neustreznosti TSI. V tem primeru se uporabi postopek za spremembo TSI iz člena 67.

Člen 17

Domneva o skladnosti

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

Člen 20

~~Začetek obratovanja obstoječih podsistemov po obnovi ali nadgradnji~~

~~1. Pri obnovi ali nadgradnji pošlje naročnik ali proizvajalec zadevni državi članici dokumentacijo o projektu. Država članica to dokumentacijo preuči in ob upoštevanju izvedbene strategije iz veljavne TSI odloči, ali je obseg del tolikšen, da je potrebno novo dovoljenje za začetek obratovanja v smislu te direktive.~~

~~Takšno novo dovoljenje za začetek obratovanja je potrebno, kadar koli lahko predvidena dela škodljivo vplivajo na celotno varnost zadevnega podsistema. Če je potrebno novo dovoljenje, države članice določijo obseg uporabe TSI za projekt.~~

~~Države članice sprejmejo odločitev najpozneje v štirih mesecih po tem, ko je prosilec predložil popolno dokumentacijo.~~

~~2. Kadar se zahteva novo dovoljenje in če se TSI ne uporablja v celoti, države članice Komisiji posredujejo naslednje informacije:~~

~~razlog, zakaj se TSI ne uporablja v celoti,~~

~~tehnične značilnosti, ki se uporabljajo namesto TSI,~~

~~organi, ki so v primeru teh značilnosti pristojni za uporabo postopka verifikacije iz člena 18.~~

~~3. Komisija informacije iz odstavka 2 pošlje Agenciji, ki jih objavi.~~

POGLAVJE V

VOZILA

↓ novo

POGLAVJE V

DAJANJE NA TRG IN ZAČETEK OBRATOVANJA

Člen 18

Začetek obratovanja fiksnih naprav

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

2. Posamezni nacionalni varnostni organ odobri začetek obratovanja tistih energetskih in infrastrukturnih pod sistemov, ki se nahajajo ali obratujejo na ozemlju države članice.

Agencija odobri odločitve o začetku obratovanja pod sistemov vodenja-upravljanja in signaliziranja ob progi, ki se nahajajo ali obratujejo po vsej Uniji.

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

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

- (a) ES-izjavi o verifikaciji;
- (b) tehnični združljivosti teh pod sistemov s sistemom, v katerega bodo vključeni, na podlagi ustreznih TSI, nacionalnih predpisov in registrov;
- (c) varni vključitvi teh pod sistemov na podlagi ustreznih TSI, nacionalnih predpisov, registrov in skupnih varnostnih metod, določenih v členu 6 Direktive .../... [o varnosti železniškega sistema v Uniji].

4. V primeru obnove ali nadgradnje obstoječih pod sistemov prosilec nacionalnemu varnostnemu organu (za energetske in infrastrukturne pod sisteme) ali Agenciji (za pod sisteme vodenja-upravljanja ob progi in pod sisteme signaliziranja) pošlje dokumentacijo, ki opisuje projekt. Nacionalni varnostni organ ali Agencija to dokumentacijo preuči in na podlagi meril iz odstavka 5 odloči, ali je potrebno novo dovoljenje za začetek obratovanja. Nacionalni varnostni organ in Agencija odločitve sprejmeta v vnaprej določenem, razumnem roku, v vsakem primeru pa v štirih mesecih od prejema vseh ustreznih informacij.

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

- (a) lahko predvidena dela škodljivo vplivajo na splošno varnost zadevnega podsistema; ali
- (b) to zahtevajo ustrezne TSI; ali
- (c) to zahtevajo nacionalni izvedbeni načrti držav članic.

Člen 19

Dajanje mobilnih podsistemov na trg

1. Prosilec da podsistem za tirna vozila ter podsistem vodenja-upravljanja in signaliziranja na vozilu na trg samo, če sta načrtovana, zgrajena in vgrajena tako, da izpolnjujeta bistvene zahteve iz Priloge III.

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

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

↓ 2008/57/ES

Člen 21

Dovoljenje za začetek obratovanja vozil

~~1. Pred uporabo vozila v omrežju nacionalni varnostni organ, ki je pristojen za to omrežje, dovoli začetek obratovanja vozila, če ni v tem poglavju določeno drugače.~~

~~2. Vozilu, ki je skladno s TSI, je dovoljeno obratovanje v skladu s členoma 22 ali 23.~~

~~3. Vozilu, ki ni skladno s TSI, je dovoljeno obratovanje v skladu s členoma 24 ali 25.~~

~~4. Vozilu, ki ustreza odobrenemu tipu vozila, je dovoljeno obratovanje v skladu s členom 26.~~

~~5. Dovoljenje, ki ga izda ena izmed držav članic, velja v vseh ostalih državah članicah brez poseganja v določbe členov 23 in 25 v zvezi z dodatnimi dovoljenji. Države članice v posebnih nacionalnih pravilih ali z nacionalnimi določbami za izvajanje te direktive pojasnijo, če so potrebna dodatna dovoljenja v skladu z zadevnimi določbami člena 23 v primeru vozil, ki so skladna s TSI, ali člena 25 v primeru vozil, ki niso skladna s TSI.~~

~~6. O vsakem zahtevku za odobritev začetka obratovanja s sklepom odloči pristojni nacionalni varnostni organ v skladu s členoma 22 in 23 ali členoma 24 in 25. Dovoljenje za začetek obratovanja lahko navaja pogoje za uporabo in druge omejitve.~~

~~7. Vsak sklep pristojnega nacionalnega varnostnega organa, ki zavrača začetek obratovanja železniškega vozila, je ustrezno utemeljen. Prosilec lahko v roku enega meseca od prejema uradnega obvestila o negativnem sklepu od pristojnega nacionalnega varnostnega organa zahteva ponovni pregled zahtevka iz ustrezno utemeljenih razlogov. Nacionalni varnostni organ ima nato na voljo dva meseca od prejema pritožbe, da potrdi ali razveljavi svojo odločitev. Če je potrjen negativni sklep, lahko prosilec od organa za pritožbe, ki ga določi pristojna država članica v skladu s členom 17(3) Direktive 2004/49/ES, zahteva ponovni pregled sklepa iz ustrezno utemeljenih razlogov. Države članice lahko za namen tega~~

pritožbenega postopka določijo svoje regulativne organe, ustanovljene v skladu s členom 30 Direktive 2001/14/ES.

8. Če pristojni nacionalni varnostni organ ne sprejme sklepov iz členov 23(7) in 25(5) v predpisanem roku, se šteje, da je začetek obratovanja zadevnega železniškega vozila odobren po obdobju treh mesecev po izteku omenjenega roka. Dovoljenje, pridobljeno na podlagi tega odstavka, velja le v omrežju, za katerega pristojni nacionalni varnostni organ ni reagiral v predvidenem roku.

9. Nacionalni varnostni organ, ki namerava razveljaviti dovoljenje za začetek obratovanja, ki ga je izdal sam, ali dovoljenje, ki ga je prosilec pridobil v skladu z odstavkom 8, uporabi postopek pregleda varnostnih spričeval iz člena 10(5) Direktive 2004/49/ES, ali po potrebi postopek pregleda varnostnih pooblastil iz člena 11(2) navedene direktive.

10. V primeru pritožbenega postopka lahko pristojni organ za pritožbe iz odstavka 7 od Agencije zahteva mnenje, ki je v tem primeru izdano v enem mesecu od vložitve zahtevka ter o katerem se obvesti prosilca, pristojni organ za pritožbe in pristojni nacionalni varnostni organ, ki je zavrnil odobritev dovoljenja.

11. V primeru vozil, ki vozijo med državo članico in tretjo državo v omrežju, kjer se tirna širina razlikuje od tiste v glavnem železniškem omrežju znotraj Skupnosti, in pri katerem se lahko odstopanje odobri v skladu s členom 9(5) ali pa spada med posebne primere, lahko nacionalni predpisi iz členov 22 in 24 vključujejo mednarodne sporazume, če so le ti združljivi z zakonodajo Skupnosti.

12. Dovoljenja za začetek obratovanja, ki so bila odobrena pred 19. julijem 2008, vključno z dovoljenji, izdanimi na podlagi mednarodnih sporazumov, zlasti RIC (Regolamento Internazionale Carozze) in RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), ostanejo veljavna v skladu s pogoji, pod katerimi so bila odobrena. Ta določba ima prednost pred členi 22 do 25.

13. Države članice lahko odobrijo dovoljenje za začetek obratovanja serije vozil. V ta namen nacionalni varnostni organi obvestijo prosilca o postopku, ki bo uporabljen.

14. Dovoljenja za začetek obratovanja vozil, odobrena v skladu s tem členom, ne posegajo v druge pogoje, ki veljajo za prevoznike v železniškem prometu in upravljavce infrastrukture glede upravljanja takšnih vozil v zadevnem omrežju v skladu s členi 9, 10 in 11 Direktive 2004/49/ES.

↓ novo

Člen 20

Dovoljenje za dajanje vozila na trg

1. Vozilo se da na trg samo, ko je prejelo dovoljenje za dajanje vozila na trg, ki ga izda Agencija v skladu z odstavkom 5.

2. Agencija izdaja odločitve o odobritvi dovoljenj za dajanje vozila na trg. Navedena dovoljenja potrjujejo vrednosti parametrov, relevantnih za preverjanje tehnične združljivosti vozila s fiksnimi napravami, kot je določeno v TSI. Dovoljenje za dajanje vozila na trg vsebuje tudi informacije o skladnosti vozila z ustreznimi TSI in določa nacionalne predpise, povezane s temi parametri.

3. Dovoljenje za dajanje vozila na trg lahko določa pogoje za uporabo vozila in druge omejitve.

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

- (a) da so bili na trg dani mobilni podsistemi, ki sestavljajo vozilo, v skladu s členom 19;
- (b) tehnično združljivost podsistemov iz točke (a) v vozilu na podlagi ustreznih TSI, nacionalnih predpisov in registrov;
- (c) varno vključitev podsistemov iz točke (a) v vozilu na podlagi ustreznih TSI, nacionalnih predpisov in skupnih varnostnih metod, določenih v členu 6 Direktive .../... [o varnosti železniškega sistema v Uniji].

5. Agencija odločitve iz odstavka 2 sprejme v vnaprej določenem, razumnem roku, v vsakem primeru pa v štirih mesecih od prejema vseh ustreznih informacij. Dovoljenja so veljavna v vseh državah članicah.

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

6. Agencija lahko izda dovoljenje za dajanje vozila na trg za serijo vozil. Navedena dovoljenja so veljavna v vseh državah članicah.

7. Prosilec se lahko zoper odločitve Agencije ali njeno neupoštevanje rokov, določenih v odstavku 5, pritoži pri odboru za pritožbe, imenovanem v skladu s členom 51 Uredbe (EU) št. .../... [o ustanovitvi Evropske železniške agencije].

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

- (a) je potrebna nova ES-izjava o verifikaciji, kot je določeno v členu 15(4), in
- (b) če pride do kakršnih koli sprememb vrednosti parametrov, vključenih v že odobreno dovoljenje za vozilo, se zahteva novo dovoljenje za dajanje vozila na trg.

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

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

Člen 21

Začetek obratovanja vozil

1. Prevozniki v železniškem prometu zagotovijo začetek obratovanja vozil šele po tem, ko so ob posvetovanju z upravljavcem infrastrukture preverili tehnično združljivost vozila s progo in ali je vozilo varno vključeno v sistem, v katerem naj bi obratovalo, na podlagi ustreznih TSI, nacionalnih predpisov, registrov in skupnih varnostnih metod iz člena 6 direktive.

V ta namen vozila naprej prejmejo dovoljenje za dajanje vozila na trg v skladu s členom 20.

2. Prevoznik v železniškem prometu svoje odločitve v zvezi z začetkom obratovanja vozil sporoči Agenciji, upravljavcu infrastrukture in zadevnemu nacionalnemu varnostnemu organu. Te odločitve se evidentirajo v nacionalnih registrih vozil iz člena 43.

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

- (a) lahko predvidena dela škodljivo vplivajo na splošno varnost zadevnega podsistema ali
- (b) to zahtevajo ustrezne TSI.

↓ 2008/57/ES

Člen 22

~~Prvo dovoljenje za začetek obratovanja vozil, ki so skladna s TSI~~

~~1. Ta člen velja za vozila, ki so skladna z vsemi ustreznimi TSI, veljavnimi ob začetku obratovanja vozil, če je večina bistvenih zahtev opredeljenih v teh TSI in če so ustrezne TSI za tista vozila priče veljati in se uporabljajo.~~

~~2. Prvo dovoljenje izda nacionalni varnostni organ, kakor sledi:~~

~~(a) dovoljenje se odobri brez nadaljnjega preverjanja, če so bili v skladu z določbami iz poglavja IV odobreni vsi strukturni podsistemi vozila;~~

~~(b) v primeru vozil z vsemi potrebnimi ES-izjavami o verifikaciji, kot določa člen 18, lahko merila, ki jih nacionalni varnostni organ preveri z namenom izdaje dovoljenja za začetek obratovanja, zadevajo le:~~

~~— tehnično združljivost zadevnih podsistemov vozila in njihovo varno vključitev v skladu s členom 15(1);~~

~~— tehnično združljivost vozil in zadevnega omrežja;~~

~~— nacionalna pravila, ki se uporabljajo za odprte točke;~~

~~— nacionalna pravila, ki se uporabljajo za posebne primere, ustrezno opredeljene v zadevnih TSI.~~

Člen 23

~~Dodatna dovoljenja za začetek obratovanja vozil, ki so skladna s TSI~~

~~1. Za vozila, ki so popolnoma skladna s TSI, ki vključujejo vse vidike podsistemov brez posebnih primerov in odprtih točk, vezanih na tehnično združljivost vozila in omrežja, se ne zahtevajo posebna dovoljenja za začetek obratovanja v primeru, da obratujejo v omrežjih drugih držav članic, ki so skladna s TSI ali s pogoji, določenimi v ustreznih TSI.~~

~~2. Če je vozilo začelo obratovati v skladu s členom 22, vendar zanj ne velja odstavek 1, države članice sprejmejo odločitev, ali so na njihovem ozemlju potrebna dodatna dovoljenja. V tem primeru se uporabijo odstavki 3 do 7.~~

~~3. Prosilec nacionalnemu varnostnemu organu predloži dokumentacijo za vozilo ali tip vozila, pri čemer navede njegovo predvideno uporabo v omrežju. Dokumentacija vsebuje naslednje podatke:~~

~~(a) dokazilo, da je vozilo v drugi državi članici pridobilo dovoljenje za začetek obratovanja v skladu s členom 22;~~

~~(b) izvod tehnične dokumentacije, kakor je opredeljeno v Prilogi VI. Pri vozilih z zapisovalniki podatkov to vključuje informacije o postopku zbiranja podatkov in omogoča prebiranje ter ovrednotenje podatkov, če ti podatki niso usklajeni z ustrezno TSI;~~

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

~~(d) dokazilo o tehničnih in operativnih značilnostih, ki izkazuje, da je vozilo skladno z infrastrukturami in fiksnimi napravami, vključno s podnebnimi razmerami, sistemom napajanja z energijo, sistemom upravljanja vodenja in signalizacije, tirno širino in gabaritom infrastrukture, največjo dovoljeno osno obremenitvijo ter drugimi omejitvami omrežja.~~

~~4. Merila, ki jih preveri nacionalni varnostni organ, se lahko nanašajo le na:~~

~~tehnično združljivost vozila in zadevnega omrežja, vključno z nacionalnimi predpisi, ki se uporabljajo za odprte točke in ki so nujni za zagotovitev te skladnosti,~~

~~nacionalna pravila, ki se uporabljajo za posebne primere, ustrezno opredeljene v zadevnih TSI.~~

~~5. Nacionalni varnostni organ lahko zahteva, da se zagotovijo dodatne informacije, opravijo analize tveganja v skladu s členom 6(3)(a) Direktive 2004/49/ES ali izvedejo poskusna obratovanja v omrežju zaradi preverjanja meril iz odstavka 4. Vendar pa lahko po sprejetju referenčnega dokumenta iz člena 27 navedene direktive nacionalni varnostni organ takšno preverjanje izvaja samo na podlagi nacionalnih predpisov iz skupine B ali C iz tega dokumenta.~~

~~6. Nacionalni varnostni organ po posvetovanju s prosilec določi obseg in vsebino zahtevanih dodatnih informacij, analiz tveganj ali poskusnih obratovanj. Upravljalavee infrastrukture si po posvetovanju s prosilec prizadeva zagotoviti, da se lahko vsa poskusna obratovanja izvedejo v roku treh mesecev po zahtevku prosileca. Nacionalni varnostni organ po potrebi sprejme ukrepe, da se poskusna obratovanja lahko izvajajo.~~

~~7. Vse vloge za odobritev začetka obratovanja, predložene v skladu s tem členom, bodo obravnavane v sklepu nacionalnega varnostnega organa v najkrajšem možnem roku in najkasneje:~~

~~(a) dva meseca po predložitvi dokumentacije iz odstavka 3;~~

~~(b) kjer je primerno, en mesec po predložitvi vseh dodatnih informacij, ki jih zahteva nacionalni varnostni organ;~~

~~(c) kjer je primerno, en mesec po predložitvi rezultatov vseh poskusnih obratovanj, ki jih zahteva nacionalni varnostni organ.~~

Člen 24

Prvo dovoljenje za začetek obratovanja za vozila, ki niso skladna s TSI

~~1. Ta člen velja za vozila, ki niso v skladu z vsemi ustreznimi TSI, ki so v veljavi ob začetku obratovanja, vključno z vozili, za katera veljajo odstopanja ali pri katerih pomemben del bistvenih zahtev ni zajetih v eni ali več TSI.~~

~~2. Prvo dovoljenje izda nacionalni varnostni organ, kakor sledi:~~

~~za tehnične vidike, ki so zajeti v morebitnih TSI, se uporablja postopek za ES-verifikacijo;~~

~~za druge tehnične vidike se uporabljajo nacionalni predpisi, priglašeni v skladu s členom 17(3) te direktive in členom 8 Direktive 2004/49/ES.~~

~~To prvo dovoljenje velja le v omrežju države članice, ki ga odobri.~~

~~Člen 25~~

~~Dodatna dovoljenja za začetek obratovanja vozil, ki niso skladna s TSI~~

~~1. Če je vozilo pridobilo dovoljenje za začetek obratovanja v eni od držav članic, v skladu s členom 21(12) ali členom 24, lahko ostale države članice sprejmejo odločitev v skladu s tem členom, ali so na njihovem ozemlju potrebna dodatna dovoljenja za začetek obratovanja.~~

~~2. Prosilec nacionalnemu varnostnemu organu predloži tehnično dokumentacijo vozila ali tipa vozila, skupaj s podrobnostmi načrtovane rabe v omrežju. Dokumentacija vsebuje naslednje podatke:~~

~~(a) dokazilo, da je vozilo v drugi državi članici pridobilo dovoljenje za začetek obratovanja, in dokumentacijo o postopku, ki je bil uporabljen za to, da se dokaže, da vozilo izpolnjuje veljavne varnostne zahteve, po potrebi vključno z odstopanji, dovoljenimi v skladu s členom 9;~~

~~(b) tehnične podatke, program vzdrževanja in operativne značilnosti. Pri vozilih z zapisovalniki podatkov to vključuje informacije o postopku zbiranja podatkov in omogoča prebiranje ter ovrednotenje podatkov, kot to določa člen 20(2)(e) Direktive 2004/49/ES;~~

~~(c) evidenco, v kateri je prikazan dnevnik obratovanja, vzdrževanja in, kadar je primerno, tehnične spremembe vozila, ki so izvedene po odobritvi dovoljenja;~~

~~(d) dokazilo o tehničnih in operativnih značilnostih, ki izkazuje, da je vozilo skladno z infrastrukturami in fiksnimi napravami, vključno s podnebnimi razmerami, sistemom napajanja z energijo, sistemom upravljanja vodenja in signalizacije, tirno širino in gabaritom infrastrukture, največjo dovoljeno osno obremenitvijo ter drugimi omejitvami omrežja.~~

~~3. Nacionalni varnostni organ ne more spodbijati informacij iz odstavka 2(a) in (b), razen če lahko brez poseganja v člen 16 dokaže obstoj resnične nevarnosti. Po sprejetju referenčnega dokumenta iz člena 27 se nacionalni varnostni organ v tem smislu ne more sklicevati na predpise iz skupine A iz navedenega dokumenta.~~

~~4. Nacionalni varnostni organ lahko zahteva, da se zagotovijo dodatne informacije, opravijo analize tveganja v skladu s členom 6(3)(a) Direktive 2004/49/ES ali izvedejo poskusna obratovanja v omrežju zaradi preverjanja skladnosti podatkov iz odstavka 2(c) in (d) tega člena z veljavnimi nacionalnimi predpisi, o katerih je bila Komisija uradno obveščena v skladu s členom 8 Direktive 2004/49/ES ali členom 17 te direktive. Vendar pa lahko po sprejetju referenčnega dokumenta iz člena 27 te direktive nacionalni varnostni organ takšno preverjanje izvaja samo na podlagi nacionalnih predpisov iz skupine B ali C, naštetih v navedenem dokumentu.~~

~~Nacionalni varnostni organ po posvetovanju s prosilecem določi obseg in vsebino zahtevanih dodatnih informacij, analiz tveganj ali poskusnih obratovanj. Upravljalavec infrastrukture si po posvetovanju s prosilecem prizadeva zagotoviti, da se lahko vsa poskusna obratovanja izvedejo~~

v roku treh mesecev po zahtevku prosilec. Nacionalni varnostni organ po potrebi sprejme ukrepe, da se poskusna obratovanja lahko izvajajo.

5. Vse vloge za odobritev začetka obratovanja, predložene v skladu s tem členom, bodo obravnavane v sklepu nacionalnega varnostnega organa v najkrajšem možnem roku in najkasneje:

(a) štiri mesece po predložitvi tehnične dokumentacije iz odstavka 2;

(b) kadar je primerno, dva meseca po predložitvi dodatnih informacij ali analiz tveganja, ki jih v skladu z odstavkom 4 zahteva nacionalni varnostni organ;

(c) kadar je primerno, dva meseca po predložitvi rezultatov poskusnih obratovanj, ki jih v skladu z odstavkom 4 zahteva nacionalni varnostni organ.

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)
⇒ novo

Člen 2226

Dovoljenja ~~za~~ za dajanje tipa vozila na trg

1. ⇒ Agencija ~~Države članice lahko~~ izdaje dovoljenja za dajanje tipa vozila na trg.

↓ novo

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

↓ 2008/57/ES
⇒ novo

2. Če ⇒ Agencija ~~države članice~~ ⇒ izda dovoljenje za dajanje vozila na trg ~~odobrije vozilo~~, hkrati ~~odobrije~~ ⇒ izda tudi dovoljenje za dajanje ustreznega tipa vozila na trg ~~tudi tip vozila~~.

↓ novo

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

↓ 2008/57/ES

3. Država članica vozilo, ki je skladno z že odobrenim tipom v državi članici, odobri brez nadaljnjega preverjanja na podlagi izjave o skladnosti s tem tipom, ki jo predloži prosilec. Če se bistvene določbe v TSI in nacionalnih predpisih, na osnovi katerih je bil odobren tip vozila, spremenijo, države članice odločijo, ali ostanejo že podeljene odobritve za tip vozila veljavne,

~~ali jih je treba obnoviti. Merila, ki jih nacionalni varnostni organi preverijo v primeru obnovljene odobritve tipa vozila, lahko zadevajo le spremenjene predpise. Obnova odobritve tipa vozila ne zadeva odobritev tipov vozil, ki so že podeljene na osnovi predhodno odobrenih tipov vozil.~~

↓ novo

4. V primeru sprememb katere koli zadevne določbe v TSI ali nacionalnih predpisih, na podlagi katere je bilo izdano dovoljenje za dajanje tipa vozila na trg, TSI ali nacionalni predpis določi, ali je že izdano dovoljenje za dajanje tipa vozila na trg še naprej veljavno ali ga je treba obnoviti. Če je dovoljenje treba obnoviti, lahko Agencija preveri samo spremenjene predpise. Obnovitev dovoljenja za dajanje tipa vozila na trg ne vpliva na dovoljenja za dajanje vozila na trg, že izdana na podlagi prejšnjega dovoljenja za dajanje navedenega tipa vozila na trg.

↓ 2008/57/ES

⇒ novo

~~54. Vzorec izjave o skladnosti tipa vozila ⇒ se določi v skladu s Sklepom 2010/713/EU ⇐ sprejme Komisija do 19. julija 2009 na osnovi osnutka, ki ga pripravi Agencija, in v skladu s postopkom iz člena 29(3).~~

~~65. Izjava o skladnosti tipa vozila se oblikuje v skladu s:~~

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

~~(b) postopki preverjanja, opredeljenimi v modulih D ali E Sklepa 93/465/EGS, za vozila, ki niso skladna s TSI. Ker je to primerno, lahko Komisija sprejme *ad hoc* postopek verifikacije v skladu s postopkom iz člena 29(3).~~

↓ novo

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

↓ 2008/57/ES

~~6. Prosilec lahko zahteva dovoljenje za tip vozila v več državah članicah hkrati. V tem primeru nacionalni varnostni organi sodelujejo, da bi bil postopek poenostavljen in da bi bilo upravnega dela čim manj.~~

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

⇒ novo

7. ~~Dovoljenje za tipe vozil ⇒ Dovoljenje za dajanje tipa vozila na trg ⇐ je registrirano v Evropskem registru dovoljenih ⇒ dovoljenj za dajanje tipov vozil na trg ⇐ tipov vozil iz člena 4434. V registru je navedeno, v kateri državi članici ali državah članicah je tip vozila odobren.~~

↓ 2008/57/ES

Člen 27

Razvrstitev nacionalnih predpisov

- ~~1. Nacionalni predpisi se zaradi poenostavitve postopka odobritve začetka obratovanja vozil iz člena 25 razvrstijo v skladu s Prilogo VII.~~
- ~~2. Brez poseganja v člen 30(3), Agencija do 19. januarja 2009 ponovno pregleda parametre v oddelku 1 Priloge VII in predloži Komisiji ustrezna priporočila.~~
- ~~3. Agencija pripravi priporočilo za referenčni dokument, ki bo navzkrižno primerjal vsa nacionalna pravila držav članic o dajanju vozil v promet. Nacionalni varnostni organi pri tej nalogi sodelujejo z Agencijo.~~
- ~~4. Komisija na podlagi priporočila Agencije in v skladu z regulativnim postopkom iz člena 29(3) sprejme referenčni dokument in vse sklepe o njegovih posodobitvah.~~

POGLAVJE VI

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

~~PRIGLAŠENI ORGANI~~ ➤ PRIGLASITEV ORGANOV ZA OCENJEVANJE SKLADNOSTI ☒

↓ 2008/57/ES

Člen 28

Priglašeni organi

- ~~1. Države članice obvestijo Komisijo in druge države članice o organih, ki so pooblaščen za izvajanje postopka za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo, navedenega v členu 13, in postopka verifikacije, navedenega v členu 18, pri čemer za vsakega od organov navedejo področje pristojnosti in identifikacijsko številko, predhodno pridobljeno od Komisije. Komisija objavi seznam organov, njihove identifikacijske številke in njihova področja pristojnosti v Uradnem listu Evropske unije ter ta seznam posodablja.~~
- ~~2. Države članice pri ocenjevanju organov za prigrasitev uporabljajo merila iz Priloge VIII. Šteje se, da organi, ki izpolnjujejo merila za ocenjevanje iz ustreznih evropskih standardov, izpolnjujejo navedena merila.~~
- ~~3. Država članica odvzame odobritev organu, ki ne izpolnjuje več meril, navedenih v Prilogi VIII. O tem takoj obvesti Komisijo in druge države članice.~~
- ~~4. Če država članica ali Komisija menita, da organ, ki ga je prigrasila druga država članica, ne izpolnjuje meril iz Priloge VIII, se Komisija posvetuje z zadevnimi stranmi. Komisija obvesti slednjo državo članico o vseh spremembah, ki so potrebne, da prigraseni organ ohrani status, ki mu je bil dodeljen.~~

~~5. Komisija ustanovi koordinacijsko skupino priglasičenih organov (v nadaljevanju „koordinacijska skupina“), ki razpravlja o vseh vprašanjih, povezanih z uporabo postopkov za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo iz člena 13 in postopkom verifikacije iz člena 18 ali z uporabo zadevnih TSI. Predstavniki držav članice lahko kot opazovalci sodelujejo pri delu koordinacijske skupine.~~

~~Komisija in opazovalci obvestijo odbor iz člena 29 o opravljenem delu v okviru te koordinacijske skupine. Komisija, kadar je to primerno, predlaga potrebne ukrepe za rešitev problema. Po potrebi se koordinacija priglasičenih organov izvaja v skladu s členom 30(4).~~

~~6. V prvem izmed poročil iz člena 39 se oceni tudi izvajanje meril iz Priloge VIII in po potrebi predlaga ustrezne ukrepe.~~

↓ novo

Člen 23

Priglasitev

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

Člen 24

Priglasitveni organi

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

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

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

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

Člen 25

Zahteve v zvezi s priglasitvenimi organi

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

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

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

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

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

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

Člen 26

Obveznosti glede informacij v zvezi s priglasitvenimi organi

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

Komisija javnosti omogoči dostop do navedenih informacij.

Člen 27

Zahteve v zvezi z organi za ocenjevanje skladnosti

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Osebje organa za ocenjevanje skladnosti je zavezano k poklicni molčečnosti v zvezi z vsemi informacijami, pridobljenimi med izvajanjem nalog v skladu z zadevno TSI ali katero

koli izvedbeno določbo nacionalne zakonodaje, razen pred pristojnimi organi države članice, v kateri izvaja svoje dejavnosti. Pravice iz lastništva so zaščitene.

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

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

Člen 28

Nepriistranskost organov za ocenjevanje skladnosti

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

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

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

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

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

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

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

Člen 29

Osebe organov za ocenjevanje skladnosti

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

(a) je dobro tehnično in poklicno usposobljeno, kar vključuje vse dejavnosti ocenjevanja skladnosti, za katere je bil organ za ocenjevanje skladnosti priglašen;

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

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

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

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

Člen 30

Domneva o skladnosti organa za ocenjevanje skladnosti

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

Člen 31

Hčerinske družbe in podizvajalci organov za ocenjevanje skladnosti

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

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

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

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

Člen 32

Akreditirani interni organi

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

zahtevkov, in ne sodeluje pri oblikovanju, proizvodnji, dobavi, namestitvi, uporabi ali vzdrževanju proizvodov, ki jih ocenjuje.

2. Akreditiran interni organ ustreza naslednjim merilom:

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

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

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

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

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

Člen 33

Zahtevek za priglasitev

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

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

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

Člen 34

Postopek priglasitve

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

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

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

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

5. Zadevni organ lahko izvaja dejavnosti priglašene organa za ocenjevanje skladnosti le, kadar Komisija ali druge države članice v dveh tednih od priglasitve v primeru uporabe

potrdila o akreditaciji oziroma v dveh mesecih od priglasitve v primeru, da to potrdilo ni uporabljeno, ne predložijo ugovora.

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

Člen 35

Identifikacijske številke in sezname priglasičenih organov za ocenjevanje skladnosti

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

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

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

Komisija zagotovi redno posodabljanje navedenega seznama.

Člen 36

Spremembe priglasitev

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

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

Člen 37

Izpodbijanje pristojnosti priglasičenih organov

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

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

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

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

Člen 38

Operativne obveznosti priglasičenih organov

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

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

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

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

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

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

Člen 39

Obveznosti obveščanja za priglašene organe

1. Priglašeni organi priglasitveni organ obvestijo o:

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

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

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

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

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

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

Člen 40

Izmenjava izkušenj

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

Člen 41

Koordinacija priglašenih organov

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

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

↓ 2008/57/ES

~~POGLAVJE VII~~

~~ODBOR IN DELOVNI PROGRAM~~

Člen 31

~~Delovni program~~

~~1. Komisija izdela delovni program ob upoštevanju razširitve področja uporabe iz člena 8, spremembe TSI iz člena 6(1) in ostalih obveznosti, ki so ji bile zaupane s to direktivo. Komisija odbor v celoti obvešča in ga vključi v oblikovanje in posodabljanje programa.~~

~~2. Delovni program zajema naslednje stopnje:~~

~~(a) razvoj modela železniškega sistema Skupnosti, temelječega na osnutku, ki ga je pripravila Agencija na podlagi seznama podsistemov (Priloga II), da se zagamči skladnost med TSI; ta model mora vključevati zlasti različne komponente sistema in njihove vmesnike; biti mora referenčni okvir pri opredelitvi področja uporabe vsake TSI;~~

~~(b) razvoj modelne strukture za izdelavo TSI;~~

~~(c) razvoj metode za analizo stroškov in koristi rešitev, predvidenih v TSI;~~

~~(d) sprejetje mandатов, potrebnih za izdelavo TSI;~~

~~(e) opredelitev osnovnih parametrov za vsako TSI;~~

~~(f) odobritev osnutkov programov za standardizacijo;~~

~~(g) vodenje prehodnega obdobja med datumom začetka veljavnosti Direktive 2004/50/ES in objavo TSI, vključno s sprejetjem referenčnega sistema iz člena 36.~~

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

⇒ novo

~~POGLAVJE VIII~~

~~REGISTRI OMREŽJA IN VOZIL~~

Člen 42~~32~~

Sistem številčenja vozil

1. Vsako vozilo, ki začne obratovati v železniškem sistemu ~~Skupnosti~~ ☒ Unije ☒, ima evropsko številko vozila (European vehicle number – EVN), ki mu ☞ jo dodeli nacionalni varnostni organ, pristojen za zadevno ozemlje, pred prvim obratovanjem vozila ☞ je bila dodeljena ob izdaji prvega dovoljenja za začetek obratovanja.

↓ 2008/57/ES

~~2. Prosilce za prvo dovoljenje je odgovoren, da se zadevno vozilo označi z EVN, ki mu je dodeljena.~~

↓ novo

Prevoznik v železniškem prometu, ki upravlja vozilo, zagotovi, da je vozilo označeno z dodeljeno EVN.

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

☞ novo

3. EVN ~~se opredeli~~ ☒ je opredeljena ☒ v ☞ Sklepu 2007/756/ES ☞ ~~TSI za delovanje in upravljanje prometa.~~

↓ 2008/57/ES

☞ novo

4. Vozilu se EVN dodeli le enkrat, razen če je v ☞ Sklepu 2007/756/ES ☞ ~~TSI na področju delovanja in upravljanja prometa~~ določeno drugače.

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

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

↓ 2008/57/ES

☞ novo

Člen ~~43~~³³

Nacionalni registri vozil

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

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

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

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

(c) je na voljo ☒ nacionalnim ☒ varnostnim organom in preiskovalnim organom iz členov 16 in 21 Direktive [.../... o varnosti železniškega sistema v Uniji] 2004/49/ES; na voljo je tudi na vsako upravičeno zahtevo regulativnim organom iz členov 55 in 56 Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja²⁷ člena 30 Direktive 2001/14/ES, Agenciji, prevoznikom v železniškem prometu, upravljavcem železniške infrastrukture in tistim osebam ali organizacijam, ki registrirajo vozila ali so navedene v registru.

↓ 2008/57/ES

~~2. Skupne specifikacije za register se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom iz člena 29(3) na podlagi osnutkov specifikacij, ki jih pripravi Agencija. Ti osnutki skupnih specifikacij navajajo: vsebino, obliko podatkov, funkcionalno in tehnično arhitekturo, način delovanja, obliko izmenjave podatkov ter pravila za vnos in iskanje podatkov.~~

↓ novo

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

↓ 2008/57/ES

~~Register vsebuje vsaj naslednje informacije za vsako vozilo:~~

~~(a) EVN;~~

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

~~(c) sklicevanja na Evropski register dovoljenih tipov vozil iz člena 34;~~

~~(d) navedbo lastnika in imetnika vozila;~~

~~(e) omejitve glede načina uporabe vozila;~~

~~(f) subjekt, odgovoren za vzdrževanje.~~

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

⇒ novo

3. Imetnik registracije ☒ nacionalnemu varnostnemu ☒ organu vsake države članice, kjer je vozilo ☒ obratuje ☒ pridobilo dovoljenje, nemudoma prijavi vsako spremembo podatkov, vnesenih v nacionalni register vozil, uničenje vozila ali svojo odločitev, da vozila ne bo več registriral.

²⁷ UL L 343, 14.12.2012, str. 32.

↓ 2008/57/ES
⇒ novo

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

5. Pri vozilih, ki začnejo prvič obratovati v tretji državi in ⇒ nato začnejo obratovati v državi članici ⇐ ~~jim država članica dovoli začetek obratovanja na svojem ozemlju~~, država članica zagotovi, da se lahko podatki ⇒ o vozilu ⇐ ~~iz odstavka 2(d) do (f)~~ pridobijo iz nacionalnega registra vozil ⇒ ali prek določb mednarodnega sporazuma ⇐ ~~. Podatki iz odstavka 2(f) se lahko nadomestijo s podatki, pomembnimi za varnost, iz načrta za vzdrževanje.~~

Člen ~~44~~34

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)
⇒ novo

Evropski register dovoljenih tipov vozil ☒ dovoljeni za dajanje tipa vozila na trg ☒

↓ 2008/57/ES
⇒ novo

1. Agencija oblikuje in vodi register ⇒ dovoljenj za dajanje tipa vozila na trg, izdanih v skladu s členom 22 ⇐ ~~tipov železniških vozil, katerim so države članice dovolile začetek obratovanja v železniškem omrežju Evropske skupnosti~~. Ta register izpolnjuje naslednja merila:

- (a) je javen in elektronsko dostopen vsem;
- (b) je skladen s skupnimi specifikacijami iz odstavka ~~34~~;
- (c) je povezan z vsemi nacionalnimi registri vozil.

↓ novo

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

↓ 2008/57/ES

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

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

~~(b) ime proizvajaleca;~~

~~(c) datume in navedbe zaporednih dovoljenj ter države članice, ki so jih izdale, za ta tip vozila, vključno z vsemi omejitvami ali odvzemi;~~

~~3. Če je dovoljenje za tip odobreno, spremenjeno, začasno zadržano ali odvzeto v državi članici, nacionalni varnostni organ te države članice obvesti Agencijo, da lahko ta posodobi register.~~

~~4. Skupne specifikacije za register se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom iz člena 29(3) na podlagi osnutkov specifikacij, ki jih pripravi Agencija. Ti osnutki skupnih specifikacij navajajo: vsebino, obliko podatkov, funkcionalno in tehnično arhitekturo, način delovanja ter pravila za vnos in iskanje podatkov.~~

Člen 45~~35~~

Register infrastrukture

↓ novo

1. Vsaka država članica objavi register infrastrukture, ki navaja vrednosti parametrov omrežja vsakega zadevnega podsistema ali dela podsistema.
2. Vrednosti parametrov, evidentirane v registru infrastrukture, se uporabijo v kombinaciji z vrednostmi parametrov, evidentiranimi v dovoljenju za dajanje vozila na trg, za preverjanje tehnične združljivosti vozila in omrežja.
3. Register infrastrukture lahko določa pogoje za uporabo fiksnih naprav in druge omejitve.
4. Vsaka država članica posodablja register infrastrukture v skladu s Sklepom Komisije 2011/633/EU.
5. Z registrom infrastrukture so lahko povezani tudi drugi registri, kot je register dostopnosti.
6. Komisija z izvedbenimi akti sprejme skupne specifikacije glede vsebine, oblike podatkov, funkcionalne in tehnične arhitekture, načina delovanja ter pravil za vnos in iskanje podatkov za register infrastrukture. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3).

↓ 2008/57/ES

~~1. Vsaka država članica zagotovi, da je register infrastrukture objavljen ter posodobljen na podlagi časovnih rokov za posodobitev iz odstavka 2. Ta register navaja glavne značilnosti vsakega podsistema ali dela podsistema (npr. osnovne parametre) in njihovo soodvisnost z značilnostmi, določenimi v TSI, ki se uporabljajo. V ta namen vsaka TSI natančno navaja, katere informacije mora vsebovati register infrastrukture.~~

~~2. Agencija izdela osnutek specifikacij za prikaz in obliko tega registra, časovne roke za njegovo posodobitev in način uporabe, ob upoštevanju ustreznega prehodnega obdobja za infrastrukturo, ki začne obratovati pred začetkom veljavnosti te direktive. Komisija sprejme specifikacije v skladu z regulativnim postopkom iz člena 29(3).~~

POGLAVJE IX

PREHODNE DOLOČBE

Člen 36

Osnutek referenčnih sistemov

1. Agencija v skladu s členoma 3 in 12 Uredbe (ES) št. 881/2004 ter na podlagi informacij držav članic, uradno sporočenih po členu 17(3) te direktive, tehnične dokumentacije stroke in besedil ustreznih mednarodnih sporazumov pripravi osnutek referenčnega sistema tehničnih predpisov za zagotovitev sedanje stopnje interoperabilnosti omrežij in vozil, ki so zajeti v področje uporabe te direktive v skladu s členom 1 te direktive. Komisija po potrebi sprejme referenčni sistem po regulativnem postopku iz člena 29(3) te direktive.

2. Po sprejetju tega referenčnega sistema države članice obvestijo Komisijo o svojem namenu, da bodo na svojem ozemlju sprejele nacionalni predpis ali izdelale projekt, ki se razlikuje od referenčnega sistema.

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

POGLAVJE VIII

PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

↓ novo

Člen 46

Izvajanje pooblastil

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

2. Pooblastilo za sprejetje delegiranih aktov iz členov 4(2) in 5(3) se na Komisijo prenese za nedoločen čas od datuma začetka veljavnosti te direktive.

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

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

5. Delegirani akt, sprejet v skladu s členoma 4(2) in 5(3), začne veljati samo, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotujeta v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če sta pred iztekom tega roka oba obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 47

Nujni postopek

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

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

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

⇒ novo

Člen 48~~29~~

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen po členu 21 Direktive 96/48/ES ~~(v nadaljnjem besedilu „odbor“)~~. ⇒ Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011. ⇐

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja ~~ta člen~~ ⇒ 4 Uredbe (EU) št. 182/2011 ⇐ ~~3 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.~~

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja ~~ta člen~~ ⇒ 5 Uredbe (EU) št. 182/2011 ⇐ ~~5 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.~~

↓ novo

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

↓ 2008/57/ES

~~Obdobje iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.~~

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

~~5. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5a(1), (2), (4) in (6) ter člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.~~

Člen 30

Dodatne zadolžitve

~~1. Komisija lahko predloži odboru katero koli zadevo, ki je povezana z izvedbo te direktive.~~

~~2. Odbor lahko razpravlja o vsakem vprašanju, ki se nanaša na interoperabilnost železniškega sistema, vključno z vprašanji v zvezi z interoperabilnostjo med železniškim sistemom znotraj Skupnosti in železniškim sistemom tretjih držav.~~

~~3. Ukrepi, namenjeni spreminjanju ne bistvenih določb te direktive v zvezi s prilagoditvijo prilog II do IX, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 29(4).~~

~~4. Po potrebi lahko odbor ustanovi delovne skupine, da mu pomagajo pri opravljanju njegovih nalog, zlasti v zvezi s koordinacijo priglavljenih organov.~~

Člen 49~~37~~

Utemeljitev

V vsaki odločitvi na podlagi te direktive v zvezi z ocenjevanjem skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti, verifikacijo podsistemov, ki sestavljajo železniški sistem, ter v vsaki odločitvi na podlagi členov ~~67~~, ~~42~~, ~~114~~ in ~~164~~ se podrobno opredelijo razlogi, na katerih temelji. O odločitvi je treba zadevno stranko čim prej obvestiti ter jo seznaniti s pravnimi sredstvi, ki jih ima na voljo po veljavnih predpisih zadevne države članice, in z roki za njihovo uveljavitev.

Člen 50~~39~~

Poročila in informacije

1. Komisija vsaka tri leta in prvič ⇒ tri leta po objavi te direktive ⇐ ~~19. julija 2011~~ poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o napredku pri doseganju interoperabilnosti železniškega sistema. Poročilo vsebuje tudi analizo primerov po členu ~~79~~ ⇒ in uporabe Poglavlja V ⇐.

~~2. Komisija najkasneje do 19. julija 2013 objavi poročilo, ki vključuje analizo uporabe poglavja V in izboljšav pri vzajemnem priznavanju železniških vozil v Skupnosti, kar zadeva potreben čas in stroške postopka za prosilce. Kjer je to primerno, se v poročilu oceni tudi učinek različnih možnosti za dodatno poenostavitev in centralizacijo postopkov izdaje dovoljenj za vozila. V tem primeru se preučijo tudi različne možnosti za sodelovanje med nacionalnimi varnostnimi organi in Agencijo.~~

~~32.~~ Agencija izdela in redno posodablja orodje, s katerim bo mogoče na zahtevo države članice ali Komisije priskrbeti pregled stopnje interoperabilnosti železniškega sistema. To orodje uporablja informacije, vključene v registre iz Poglavja VII ~~členov 33, 34 in 35~~.

Člen 51

Prehodna ureditev za začetek obratovanja vozil

1. Države članice lahko še naprej uporabljajo določbe iz Poglavlja V Direktive 2008/57/ES do [dve leti po datumu začetka veljavnosti].

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

3. Vozila, ki se jim je dovolil začetek obratovanja v skladu z odstavkoma 1 in 2, morajo za obratovanje na enem ali več omrežjih, ki jih ne zajema njihovo dovoljenje, prejeti dovoljenje

za dajanje vozila na trg. Za začetek obratovanja na teh dodatnih omrežjih se uporabljajo določbe iz člena 21.

Člen 52

Druge prehodne določbe

Priloge IV, V, VI, VII in IX k Direktivi 2008/57/ES se uporabljajo do datuma uporabe ustreznih izvedbenih aktov iz členov 8(2), 14(8), 15(7) in 7(3) te Direktive.

Člen 53

Priporočila in mnenja Agencije

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

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)
⇒ novo

Člen ~~54~~⁵³

Prenos

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s ~~členom 1, členom 2, členom 4(2), členom 5(2), (5), (6) in (8), členom 6(1), (2), (3), (9) in (10), členi 7, 8 in 9, členom 11(4) in (5), členom 12, členom 13(5), členi 15, 16 in 17, členom 18(1), (2), (4) in (5), členom 19(3), členi 20 do 27, členom 28(4) in (6), členi 32 do 35 ter prilogami I do III~~ ⇒ členom 1, členom 2, členom 7(1) do (4), členom 11(1), členom 13, členom 14(1) do (7), členom 15(1) do (6), členi 17 do 21, členom 22(3) do (7), členi 23 do 36, členom 37(2), členom 38, členom 39, členi 41 do 43, členom 45(1) do (5), členom 51 in Prilogami I do III ⇐ ~~☒ najpozneje ☒ ⇒ do [dve leti po datumu začetka veljavnosti] ⇐ najpozneje do 19. julija 2010.~~ Komisiji takoj sporočijo besedila navedenih ukrepov ⇒ in primerjalno tabelo med navedenimi ukrepi in to direktivo. Primerjalne tabele so potrebne, da se vsem akterjem omogoči jasna opredelitev ustreznih predpisov za izvajanje te direktive, ki se uporabljajo na nacionalni ravni. ⇐

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

↓ 2008/57/ES

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

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

~~23.~~ Obveznost prenosa in izvajanja ☒ člena 13, člena 14(1) do (7), člena 15(1) do (6), členov 17 do 21, člena 42, člena 43, člena 45(1) do (5) in člena 51 ☒ poglavij ~~IV, V, VII in VIII~~ te direktive ne velja za Republiko Ciper in Republiko Malto, vse dokler na njunem ozemlju ne bo vzpostavljen železniški sistem.

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)

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

~~Člen 5540~~

Razveljavitev

↓ 2008/57/ES (prilagojeno)
⇒ novo

Direktiva ~~96/48/ES in 2001/16/ES~~ 2008/57/ES ☒ , kakor je bila spremenjena z direktivami, navedenimi v delu A Priloge ~~IVIX~~, ☒ se razveljavita z dnem ☒ [dve leti po datumu začetka veljavnosti] ☒ 19. julijem 2010 brez poseganja v obveznosti držav članic v zvezi s časovnimi roki za prenos teh direktiv ☒ iz dela B Priloge ~~IVIX~~ ☒ v nacionalno zakonodajo in njihovo uporabo.

Sklicevanja na razveljavljeno~~i~~ direktivo~~i~~ se štejejo kot sklicevanja na to direktivo in se berejo v skladu s primerjalno tabelo v Prilogi ~~VXI~~.

~~Člen 14 Direktive 2004/49/ES preneha veljati z dnem 19. julijem 2008.~~

~~Člen 5641~~

Začetek veljavnosti

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

↓ novo

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

↓ 2008/57/ES

~~Člen 5742~~

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament
Predsednik*

*Za Svet
Predsednik*

PRILOGA I

⇒ Elementi železniškega sistema Unije ⇐ ~~PODROČJE UPORABE~~

~~1. VSEEVROPSKI ŽELEZNIŠKI SISTEM ZA KONVENCIONALNE HITROSTI~~

1.1 Omrežje

~~Omrežje vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti je infrastruktura konvencionalnih prog vseevropskega železniškega omrežja, opredeljenega v Odločbi št. 1692/96/ES.~~

Za namene te direktive je ~~mogoče to~~ omrežje ☒ Unije ☒ razdeliti na naslednje kategorije ☒ vključuje ☒ :

- ☒ posebej zgrajene proge za visoke hitrosti, ki so opremljene za običajne hitrosti 250 km/h in več: ☒
- ☒ posebej modernizirane proge za visoke hitrosti, ki so opremljene za hitrosti okoli 200 km/h: ☒
- ☒ posebej modernizirane proge za visoke hitrosti s posebnimi lastnostmi zaradi topografskih, reliefnih ali urbanističnih omejitev, ki se jim mora hitrost prilagoditi v vsakem posameznem primeru. Ta kategorija prav tako vključuje proge za medsebojno povezovanje med sistemom za visoke hitrosti in sistemom za konvencionalne hitrosti, proge skozi postaje, dostop do terminalov, odložišč itd., po katerih vozi tirno vozilo za visoke hitrosti s konvencionalno hitrostjo: ☒
- ☒ konvencionalne ☒ proge, namenjene potniškemu prometu: ☒
- ☒ konvencionalne ☒ proge, namenjene mešanemu prometu (prevoz potnikov in blaga): ☒
- ☒ konvencionalne ☒ proge, ☒ namenjene ☒ ~~namensko zasnovane ali izpopolnjene za~~ tovrstnemu prometu: ☒

- vozlišča potniškega prometa: ☒
- vozlišča tovrstnega prometa, vključno z intermodalnimi terminali: ☒
- proge, ki povezujejo zgoraj navedene elemente.

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

4.2. Vozila

↓ 2008/57/ES

⇒ novo

⇒ Za namene te Direktive vozila v Uniji ~~⇒ Vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti~~ zajemajo vsa vozila, za katera je verjetno, da bodo vozila po ~~na~~ celotnem ~~vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne hitrosti~~ ali po ~~v~~ delu ~~tega~~ omrežja ~~⇒ Unije~~ ~~⇒~~, vključno z:

↓ novo

- lokomotivami in tirnimi vozili za prevoz potnikov, vključno z vlečnimi vozili z motorji z notranjim zgorevanjem ali električnimi vlečnimi vozili, potniškimi vlaki z motorji z notranjim zgorevanjem na lastni pogon ali električnimi potniškimi vlaki na lastni pogon, potniškimi vagoni;
- tovornimi vagoni, vključno z vozili, ki so namenjena prevozu tovornjakov;
- posebnimi vozili, kot so tirni delovni stroji.

Vsaka od zgoraj navedenih kategorij je lahko razdeljena na:

- vozila za mednarodno uporabo in
- vozila za nacionalno uporabo.

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

↓ 2008/57/ES

~~vozili visokih hitrosti, ki so predvidena za obratovanje pri hitrostih vsaj 250 km/h na progah, namensko zgrajenih za visoke hitrosti, vendar lahko v ustreznih okoliščinah delujejo pri hitrostih nad 300 km/h, ali~~

~~vozili visokih hitrosti, ki so predvidena za obratovanje pri hitrostih okoli 200 km/h na progah, namensko zgrajenih ali posebej moderniziranih za visoke hitrosti, če so združljiva s stopnjami delovanja teh prog,~~

~~vlaki z motorji z notranjim zgorevanjem na lastni pogon ali električni vlaki na lastni pogon,~~

~~vlečnimi vozili z motorji z notranjim zgorevanjem ali električnimi vlečnimi vozili, potniškimi vagoni,~~

~~tovornimi vagoni, vključno z vozili, ki so namenjena za prevoz tovornjakov.~~

~~Mobilna železniška oprema za gradnjo in vzdrževanje infrastrukture je lahko vključena.~~

~~Vsaka od zgoraj navedenih kategorij je lahko razdeljena na:~~

- ~~– vozila za mednarodno uporabo in~~
- ~~– vozila za nacionalno uporabo.~~

V primeru vozil, ki so predvidena za obratovanje pri hitrostih pod 200 km/h in za katera je verjetno, da bodo obratovala na progah za visoke hitrosti, TSI določijo zahteve za zagotovitev varnega obratovanja teh vozil na progah za visoke hitrosti.

2. ŽELEZNIŠKI SISTEM ZA VISOKE HITROSTI

2.1 Omrežje

Omrežje vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti je infrastruktura prog visoke hitrosti vseevropskega železniškega omrežja, opredeljenega v Odločbi št. 1692/96/ES.

Proge za visoke hitrosti vključujejo:

- posebej zgrajene proge za visoke hitrosti, ki so opremljene za običajne hitrosti 250 km/h in več,
- posebej modernizirane proge za visoke hitrosti, ki so opremljene za hitrosti okoli 200 km/h,
- posebej modernizirane proge za visoke hitrosti s posebnimi lastnostmi zaradi topografskih, reliefnih ali urbanističnih omejitev, ki se jim hitrost mora prilagoditi v vsakem posameznem primeru. Ta kategorija prav tako vključuje proge za medsebojno povezovanje med sistemom za visoke hitrosti in sistemom za konvencionalne hitrosti, proge skozi postaje, dostop do terminalov, odložišč itd., po katerih vozi tirno vozilo za visoke hitrosti s konvencionalno hitrostjo.

To omrežje vključuje sisteme za upravljanje prometa, sledenje in navigacijske sisteme, tehnične naprave za obdelavo podatkov in telekomunikacije, predvidene za promet na teh progah zaradi zagotavljanja varnega in usklajenega obratovanja omrežja ter učinkovitega upravljanje prometa.

2.2 Vozila

Vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti vključuje vozila, ki so predvidena za obratovanje:

- pri hitrostih vsaj 250 km/h na progah, namensko zgrajenih za visoke hitrosti, vendar lahko v ustreznih okoliščinah delujejo pri hitrostih nad 300 km/h, ali
- pri hitrostih okoli 200 km/h na progah iz oddelka 2.1, če so združljiva s stopnjami delovanja teh prog.

Hitri vozila, ki so predvidena za delovanje pri hitrosti do največ 200 km/h in ki bodo verjetno potovala v celotnem vseevropskem železniškem omrežju za visoke hitrosti ali po njegovih delih, če bodo ustrezala zmogljivosti tega omrežja, ustrezajo zahtevam za varno obratovanje v tem omrežju. Zato TSI za konvencionalna vozila opredeljuje tudi zahteve za varno obratovanje konvencionalnih vozil na sistemih za visoke hitrosti.

3. ZDRUŽLJIVOST ŽELEZNIŠKEGA SISTEMA

Kakovost storitev v železniškem prometu v Evropi je med drugim odvisna od odlične združljivosti med značilnostmi omrežja (v najširšem pomenu besede, tj. fiksnih delov vseh zadevnih podsistemov) in značilnostmi vozil (vključno s komponentami vseh zadevnih podsistemov na voznih sredstvih). Od te združljivosti je odvisna tudi raven učinkovitosti, varnosti, kakovosti storitev in njihovih stroškov.

4. RAZŠIRITEV PODROČJA UPORABE

4.1 Podkategorije omrežij in vozil

Področje uporabe TSI se postopno razširi na celoten železniški sistem, kot je opredeljeno v členu 1(4). Za uresničitev stroškovne učinkovitosti interoperabilnosti je po potrebi treba vse kategorije omrežij in vozil iz te priloge razdeliti na podkategorije. Če je potrebno, se lahko funkcionalne in tehnične specifikacije iz člena 5(3) razlikujejo po podkategoriji.

4.2 Jamstvo za stroške

Analiza stroškov in koristi predlaganih ukrepov med drugim upošteva naslednje:

- stroške predlaganega ukrepa,
- koristi za interoperabilnost z razširitvijo področja uporabe na določene podkategorije omrežij in vozil,
- zmanjšanje stroškov kapitala in dajatev zaradi ekonomije obsega in boljše izrabe vozil,
- zmanjšanje naložb in stroškov za vzdrževanje/poslovanje zaradi povečane konkurence med proizvajalci in družbami za vzdrževanje,
- okoljske koristi zaradi tehničnih izboljšav železniškega sistema,
- povečanje varnosti pri delovanju.

Poleg tega bo ta ocena navajala verjetni vpliv na vse vpletene izvajalce in gospodarske subjekte.

PRILOGA II

PODSISTEMI

1. Seznam podsistemov

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

(a) strukturna področja:

- infrastruktura,
- energetika,
- vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi,
- vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu,
- tirna vozila;

(b) področja delovanja:

- vodenje in upravljanje prometa,
- vzdrževanje,
- telematske aplikacije za potniški in tovorni promet.

2. Opis podsistemov

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

2.1 Infrastruktura

↓ 2011/18/EU člen 1 in Priloga I
(prilagojeno)

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

↓ 2011/18/EU člen 1 in Priloga I
(prilagojeno)
⇒ novo

2.2 Energetika

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

2.3 Vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi

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

2.4 Vodenje-upravljanje in signalizacija na vozilu

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

2.5 Vodenje in upravljanje prometa

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

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

2.6 Telematske aplikacije

Ta podsistem v skladu s Prilogo I zajema dva elementa:

- (a) aplikacije za potniški promet, vključno s sistemi, ki potnikom dajejo informacije pred in med vožnjo, sistemi za rezervacije in plačila, za upravljanje prtljage in upravljanje povezav med železnico in drugimi načini prevoza;
- (b) aplikacije za tovorni promet, vključno z informacijskimi sistemi (spremljanje tovara in vlakov v realnem času), ranžirnimi sistemi in sistemi usmerjanja vlakov, sistemi za rezervacije, plačila in fakturiranje, upravljanjem povezav z drugimi načini prevoza in izdelavo elektronskih spremnih dokumentov.

2.7 Tirna vozila

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

2.8 Vzdrževanje

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

PRILOGA III

BISTVENE ZAHTEVE

1. SPLOŠNE ZAHTEVE

1.1 Varnost

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

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

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

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

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

1.2 Zanesljivost in razpoložljivost

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

1.3 Zdravje

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

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

1.4 Varstvo okolja

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

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

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

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

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

1.5 Tehnična združljivost

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

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

2. POSEBNE ZAHTEVE ZA VSAK PODSISTEM

2.1 Infrastruktura

2.1.1 Varnost

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

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

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

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

2.2 Energija

2.2.1 Varnost

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

2.2.2 Varstvo okolja

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

2.2.3 Tehnična združljivost

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

- omogočati vlakom, da dosežejo določene stopnje učinkovitosti,
- sistemi za dobavo električne energije morajo biti združljivi z napravami za odjem toka, ki so vgrajene v vlakih.

2.3 Vodenje-upravljanje in signalizacija

2.3.1 Varnost

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

2.3.2 Tehnična združljivost

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

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

2.4 Tirna vozila

2.4.1 Varnost

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

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

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

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

V nevarnosti morajo naprave potnikom omogočati, da obvestijo strojevodjo, spremnemu osebju pa, da vzpostavi z njim stik.

Vrata za dostop morajo imeti odpiralni in zapiralni sistem, ki jamči varnost potnikov.

Zasilni izhodi morajo biti zagotovljeni in označeni.

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

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

Vlaki morajo biti opremljeni z ozvočenjem, ki vlakovnemu osebju omogoča sporočanje informacij potnikom.

2.4.2 Zanesljivost in razpoložljivost

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

2.4.3 Tehnična združljivost

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

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

Značilnosti tirnih vozil morajo omogočati vožnjo na vsaki progi, na kateri je predvideno njihovo obratovanje, ob upoštevanju ustreznih podnebnih razmer.

2.4.4 Spremljanje

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

2.5 Vzdrževanje

2.5.1 Zdravje in varnost

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

2.5.2 Varstvo okolja

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

2.5.3 Tehnična združljivost

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

2.6 Vodenje in upravljanje prometa

2.6.1 Varnost

Uskladitev operativnih predpisov o obratovanju omrežja ter usposobljenost strojevodij in vlakovnega osebja in osebja v distribucijskih centrih morata zagotavljati varno obratovanje, pri čemer se upoštevajo različne zahteve v čezmejnem in domačem prometu.

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

2.6.2 Zanesljivost in razpoložljivost

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

2.6.3 Tehnična združljivost

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

2.7 Telematske aplikacije v tovornem in potniškem prometu

2.7.1 Tehnična združljivost

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

Pri tem je treba zagotoviti:

- da se podatkovne baze, programska oprema in podatkovni komunikacijski protokoli izdelajo tako, da omogočajo maksimalno izmenjavo podatkov med različnimi aplikacijami in operaterji, pri čemer se izključijo zaupni komercialni podatki,
- lahek dostop do informacij za uporabnike.

2.7.2 Zanesljivost in razpoložljivost

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

2.7.3 Zdravje

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

2.7.4 Varnost

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

PRILOGA IV

ES IZJAVA O SKLADNOSTI IN PRIMERNOSTI ZA UPORABO KOMPONENT INTEROPERABILNOSTI

1. KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI

~~ES-izjava velja za komponente interoperabilnosti, ki so pomembne za interoperabilnost železniškega sistema, kakor navaja člen 3. Te komponente interoperabilnosti so lahko:~~

1.1 Večnamenske komponente

~~To so komponente, ki niso posebne za železniški sistem in se lahko kot take uporabljajo na drugih področjih.~~

1.2 Večnamenske komponente s posebnimi značilnostmi

~~To so komponente, ki kot take niso posebne za železniški sistem, pri uporabi na področju železnice pa morajo pokazati posebno učinkovitost.~~

1.3 Posebne komponente

~~To so komponente, ki so posebne za uporabo na področju železnice.~~

2. PODROČJE UPORABE

~~ES-izjava zajema:~~

~~— bodisi oceno skladnosti komponente interoperabilnosti, ki jo opravi(jo) priglašeni organ(i) ločeno od tehničnih specifikacij, ki jih mora komponenta izpolnjevati,~~

~~— bodisi oceno/presojo o primernosti komponente interoperabilnosti za uporabo, ki jo opravi(jo) priglašeni organ(i) v železniškem okolju in posebno, kadar gre za vmesnike, glede na tehnične specifikacije, zlasti funkcionalne, ki jih je treba preveriti.~~

~~Postopki ocenjevanja, ki jih uporabljajo priglašeni organi v fazi načrtovanja in proizvodnje, se bodo sklicevali na module, opredeljene v Sklepu 93/465/EGS v skladu s pogoji, navedenimi v TSI.~~

3. VSEBINA ES IZJAVE

~~ES-izjava o skladnosti ali primernosti za uporabo in spremni dokumenti morajo imeti datum in podpis.~~

~~Ta izjava mora biti napisana v istem jeziku kakor navodila in mora vsebovati naslednje:~~

~~— sklicevanje na to direktivo,~~

~~— ime in naslov proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti (navesti firmo in polni naslov; pri pooblaščenem zastopniku navesti tudi firmo proizvajalca),~~

~~— opis komponente interoperabilnosti (znamka, vrsta itd.);~~

~~— opis postopka, ki se uporablja za pridobitev izjave o skladnosti in primernosti za uporabo (člen 13);~~

~~vse ustrezne opise komponente interoperabilnosti, zlasti pogoje za uporabo,~~
~~ime in naslov priglšenega(-ih) organa(-ov), ki je (-so) sodeloval(-i) v postopku za~~
~~pridobitev izjave o skladnosti ali primernosti za uporabo, ter datum potrdila~~
~~o ocenjevanju skladnosti, po potrebi skupaj s trajanjem in pogoji veljavnosti potrdila,~~
~~po potrebi sklicevanje na evropske specifikacije,~~
~~navedbo podpisnika, ki je pooblaščen za prevzem obveznosti v imenu proizvajalea,~~
~~ali njegovega pooblaščenega zastopnika s stalnim prebivališčem v Skupnosti.~~

PRILOGA V

IZJAVA O VERIFIKACIJI PODSISTEMOV

1. Izjava „ES“ o verifikaciji podsistemov

Izjava „ES“ o verifikaciji in spremna dokumentacija morata imeti datum in podpis.

Navedena izjava mora temeljiti na podatkih, ki izhajajo iz postopka verifikacije „ES“ za podsisteme, kot so opredeljeni v oddelku 2 Priloge VI. Napisana mora biti v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in mora vsebovati vsaj naslednje:

sklicevanje na to direktivo;

ime in naslov naročnika ali proizvajaleca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Evropski uniji (navesti firmo in popolni naslov; v primeru pooblaščenega zastopnika pa tudi ime naročnika ali ime proizvajaleca);

kratek opis podsistema;

ime in naslov priglašene organa, ki je vodil postopek verifikacije „ES“ iz člena 18;

sklicevanje na dokumente, vsebovane v tehnični dokumentaciji;

vse začasne ali dokončne predpise, s katerimi morajo biti podsistemi v skladu, in zlasti po potrebi omejitve ali pogoje obratovanja;

če je začasna: trajanje veljavnosti izjave „ES“;

navedbo podpisnika.

Kjer se Priloga VI sklicuje na izjavo „ES“ o VIV, se za to izjavo uporabljajo določbe tega oddelka.

2. Izjava o verifikaciji podsistemov v primeru nacionalnih predpisov

Kjer se Priloga VI sklicuje na izjavo o verifikaciji podsistemov v primeru nacionalnih predpisov, se za to izjavo smiselno uporabljajo določbe oddelka 1.

PRILOGA VI

POSTOPEK VERIFIKACIJE ZA PODSISTEME

1. SPLOŠNA NAČELA

Postopek verifikacije za podsistem vključuje preverjanje in potrditev, da je podsistem:

načrtovan, izdelan in nameščen tako, da ustreza osnovnim zahtevam, ki se nanj nanašajo, in

je odobren za začetek obratovanja.

2. POSTOPEK VERIFIKACIJE „ES“

2.1 Uvod

Verifikacija „ES“ je postopek, s katerim priglašeni organ preveri in potrdi, da je podsistem:

skladen z ustreznimi TSI in

skladen z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe.

2.2 Deli podsistema in stopnje

2.2.1 Vmesna izjava o verifikaciji (VIV)

Če je tako določeno v TSI oziroma na prošnjo prosilec, če je to primerno, se lahko podsistem razdeli v določene dele oziroma se ga preveri na določenih stopnjah postopka verifikacije.

Vmesna izjava o verifikaciji (VIV) je postopek, pri katerem priglašeni organ preveri in potrdi določene dele podsistema ali določene stopnje postopka verifikacije.

Vsaka VIV pomeni, da priglašeni organ, ki ga izbere prosilec, izda potrdilo „ES“ o VIV, prosilec pa, kjer je to mogoče, pripravi izjavo „ES“ o VIV. Potrdilo o VIV in izjava o VIV se morata sklicevati na TSI, s katerimi je bila ugotovljena skladnost.

2.2.2 Deli podsistema

Prosimer lahko za vsak del zaprosi za VIV. Vsak del se preveri na vsaki stopnji, kot je opisano v oddelku 2.2.3.

2.2.3 Stopnje postopka verifikacije

Podsistem ali določeni deli podsistema se preverijo na vsaki od naslednjih stopenj:

celotno načrtovanje;

proizvodnja: gradnja, zlasti dejavnosti nizke gradnje, proizvodnja, izdelava komponent in celostne prilagoditve;

končni preizkus.

Prosimer lahko zaprosi za VIV za stopnjo načrtovanja (vključno s preizkusi tipa) in stopnjo proizvodnje.

2.3 Potrdilo o verifikaciji

2.3.1 Priglašeni organ, ki je pristojen za verifikacijo „ES“, oceni načrtovanje, proizvodnjo in končni preizkus podsistema ter pripravi potrdilo „ES“ o verifikaciji, ki je namenjeno prosilecu,

slednji pa pripravi izjavo „ES“ o verifikaciji. Potrdilo „ES“ o verifikaciji se mora sklicevati na TSI, s katerimi je bila ugotovljena skladnost.

Kadar ni bila v celoti ocenjena skladnost podsistema z vsemi ustreznimi TSI (npr. v primeru odstopanja, delne uporabe TSI za nadgradnjo ali obnovo, prehodnega obdobja pri TSI ali v specifičnem primeru), potrdilo „ES“ vsebuje točen sklic na TSI ali njihove dele, v zvezi s katerimi priglašeni organ med postopkom verifikacije „ES“ ni preveril skladnosti.

2.3.2 Če so bila izdana potrdila „ES“ o VIV, priglašeni organ, pristojen za verifikacijo „ES“ podsistema, upošteva ta potrdila „ES“ o VIV in pred izdajo potrdila „ES“ o verifikaciji:

preveri, da potrdila „ES“ o VIV pravilno obravnavajo ustrezne zahteve iz TSI,

preveri vse vidike, ki se ne obravnavajo v potrdilih „ES“ o VIV, in

preveri končni preizkus podsistema kot celote.

2.4 Tehnična dokumentacija

Tehnična dokumentacija, ki je priložena izjavi „ES“ o verifikaciji, mora vsebovati naslednje:

tehnične značilnosti v zvezi z zasnovo, vključno s splošnimi in podrobnimi načrti glede izvedbe, shemami električnih in hidravličnih napeljav, stikalnimi shemami, opisom sistemov za obdelavo podatkov in avtomatizacijo, dokumentacijo o obratovanju in vzdrževanju itd., ki je potrebna za zadevni podsistem,

seznam komponent interoperabilnosti, navedenih v členu 5(3)(d), ki so vgrajene v podsistem,

izvode izjav „ES“ o skladnosti ali primernosti za uporabo, ki jih morajo imeti zgoraj navedene komponente v skladu s členom 13 te direktive, po potrebi skupaj z ustreznimi izračuni in izvodom zapisnikov o preizkusih in pregledih, ki jih opravljajo priglašeni organi na podlagi splošnih tehničnih specifikacij,

če obstajajo, potrdila „ES“ o VIV in v tem primeru, če je to ustrezno, vmesne izjave „ES“ o preverjanju, ki spremljajo potrdilo „ES“ o verifikaciji, vključno z rezultatom preverjanja njihove veljavnosti, ki ga je opravil priglašeni organ,

potrdilo „ES“ o verifikaciji, kateremu so priloženi ustrezni izračuni in je podpisan s strani priglašene organa, pristojnega za verifikacijo „ES“, s katerim potrjuje skladnost podsistema z zahtevami iz ustreznih TSI in navaja morebitne pridržke, ki so bili izraženi med izvedbo del in niso bili umaknjeni, potrdilo „ES“ o verifikaciji morajo biti priložena tudi poročila o pregledih in revizijska poročila, ki jih izdela isti organ v okviru svojih nalog v skladu z oddelkoma 2.5.3 in 2.5.4.,

potrdila „ES“, izdana v skladu z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe,

kadar se v skladu z Uredbo Komisije 352/2009/ES³¹ zahteva varna vključitev, prosilec v tehnično dokumentacijo vključi poročilo ocenjevalca o skupnih varnostnih metodah pri oceni tveganja iz člena 6(3) Direktive 2004/49/ES.

2.5 Spremljanje

2.5.1 Namen spremljanja „ES“ je med proizvodnjo podsistema zagotoviti izpolnjevanje obveznosti, ki izhajajo iz tehnične dokumentacije.

2.5.2 Priglašeni organ, ki je pooblaščen za preverjanje proizvodnje, mora imeti stalen dostop do gradbišč, proizvodnih obratov, skladiščenih površin in po potrebi do naprav za montažo in

³¹ UL L 108, 22.4.2009, str. 4.

preizkušanje ter na splošno do vseh objektov, za katere meni, da so potrebni za izpolnjevanje svojih nalog. Prosilec mora priglašenemu organu poslati vse dokumente, potrebne za ta namen, ter zlasti izvedbene načrte in tehnično dokumentacijo za podsistem.

2.5.3 Priglašeni organ, ki je pooblaščen za preverjanje izvajanja, mora redno opravljati revizije, da se prepriča o skladnosti z ustreznimi TSI. Odgovornim za izvedbo mora dostaviti revizijsko poročilo. Lahko se zahteva, da je prisoten na določenih stopnjah postopkov gradnje.

2.5.4 Poleg tega lahko priglašeni organ opravi naključne obiske delovišča ali proizvodnih obratov. Med takimi obiski lahko opravi popolne ali delne revizije. Pooblaščenim za izvajanje mora izdati poročilo o pregledu in po potrebi revizijsko poročilo.

2.5.5 Za izdajo izjave „ES“ o primernosti za uporabo iz oddelka 2 Priloge IV je priglašenemu organu omogočeno spremljati podsisteme, na katere je vgrajena komponenta interoperabilnosti, da se oceni, če tako zahteva ustrezna TSI, njihova primernost za uporabo v njihovem predvidenem železniškem okolju.

2.6 Predložitve

Popolna tehnična dokumentacija, navedena v odstavku 2.4, se predloži prosileu skupaj s potrdili „ES“ o VIV, ki jih izda za to odgovoren priglašeni organ, če so na voljo, ali skupaj s potrdilom o verifikaciji, ki ga izda priglašeni organ, pristojen za verifikacijo „ES“ podsistema. Dokumentacija se predloži izjavi „ES“ o verifikaciji, ki jo prosilec pošlje pristojnemu organu, kateremu predloži prošnjo za odobritev začetka obratovanja.

Izvod dokumentacije mora hraniti prosilec celotno obratovalno dobo podsistema. Spis se pošlje vsaki drugi državi članici na njeno zahtevo.

2.7 Objavljanje

Vsak priglašeni organ mora redno objavljati ustrezne informacije o:

prejetih zahtevkih za verifikacijo „ES“ in VIV,

zahtevkih za oceno skladnosti in/ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti,

izdanih ali zavrženih potrdilih „ES“ o VIV,

izdanih ali zavrženih potrdilih „ES“ o skladnosti in/ali primernosti za uporabo,

izdanih ali zavrženih potrdilih „ES“ o verifikaciji.

2.8 Jezik

Dokumentacija in dopisi, ki se nanašajo na postopke verifikacije „ES“, morajo biti napisani v uradnem jeziku države članice EU, v kateri ima prosilec sedež, ali v uradnem jeziku EU, ki ga prosilec sprejema.

3. POSTOPEK VERIFIKACIJE V PRIMERU NACIONALNIH PREDPISOV

3.1 Uvod

Postopek verifikacije v primeru nacionalnih predpisov je postopek, pri katerem organ, ki je pristojen v skladu s členom 17(3) (pristojni organ), preveri in potrdi, da je podsistem skladen z nacionalnimi predpisi, priglašeni v skladu s členom 17(3).

3.2 Potrdilo o verifikaciji

Organ, ki je pristojen za postopek verifikacije v primeru nacionalnih predpisov, pripravi potrdilo o verifikaciji, namenjeno prosileu.

~~Potrdilo mora vsebovati točno sklicevanje na nacionalne predpise, v zvezi s katerimi je pristojni organ v postopku preverjanju preverjal skladnost, vključno s tistimi, ki se nanašajo na dele, za katere velja odstopanje od TSI, ter tistimi, ki se nanašajo na nadgradnjo ali obnovo.~~

~~V primeru nacionalnih predpisov v zvezi s podsistemi, ki sestavljajo vozilo, pristojni organ razdeli potrdilo v dva dela, od katerih eden vsebuje sklicevanja na tiste nacionalne predpise, ki se izrecno nanašajo na tehnično interoperabilnost med vozilom in zadevnim omrežjem, v drugem delu pa so navedeni vsi ostali nacionalni predpisi.~~

~~3.3 Tehnična dokumentacija~~

~~Tehnična dokumentacija, ki je priložena potrdilu o verifikaciji v primeru nacionalnih predpisov, je vključena v tehnično dokumentacijo iz točke 2.4 in mora vsebovati tehnične podatke, ki so potrebni za oceno skladnosti podsistema z nacionalnimi predpisi.~~

PRILOGA VII

~~PARAMETRI, KI JIH JE TREBA PREVERITI ZA ZAČETEK OBRATOVANJA VOZIL, KI NISO SKLADNA S TSI, IN RAZVRSTITEV NACIONALNIH PREDPISOV~~

1. Seznam parametrov

1.1 Splošna dokumentacija

~~Splošna dokumentacija (vključno z opisom novega, obnovljenega ali dograjenega vozila in podatki o njegovi nameravani uporabi, konstrukciji, popravilu, delovanju in vzdrževanju, tehnično dokumentacijo itd.)~~

1.2 Konstrukcijski in mehanski deli

~~Mehanska integriteta in vmesniki med vozili (vključno z odbojniki in vlečno napravo, prehodi), moč konstrukcije vozila in oprema (npr. sedeži), zmogljivost obremenitve, pasivna varnost (vključno z notranjo in zunanjo varnostjo pri trčenju)~~

1.3 Medsebojni vplivi v sistemu tir – svetli profil

~~Mehanski vplivi (vmesniki) na infrastrukturo (vključno s statičnim in dinamičnim delovanjem vozil, tolerance in tolerančnim območjem, tirno širino, tekalnim sestavom itd.)~~

1.4 Zavorni sistemi

~~Postavke v zvezi z zaviranjem (vključno z varnostjo pri drsenju koles, nadzorom zaviranja ter zavorno zmogljivostjo pri delovanju, hitrem zaviranju in parkiranju)~~

1.5 Postavke v zvezi s potniki

~~Oprema, ki jo uporabljajo potniki, in potniško okolje (vključno z okni in vrati v potniških vagonih, zahtevami za osebe z omejeno mobilnostjo itd.)~~

1.6 Okoljske razmere in aerodinamični učinki

~~Vpliv okolja na vozilo in vpliv vozila na okolje (vključno z aerodinamičnimi pogoji ter vmesniki med vozilom in deli ob progi v železniškem sistemu na eni strani ter vozilom in okoljem na drugi)~~

1.7 Zunanja opozorila, označevanje, delovanje in zahteve glede integritete programske opreme

~~Zunanja opozorila, označevanje, delovanje in zahteve glede integritete programske opreme, npr. funkcije, povezane z varnostjo, z vplivom na obnašanje vlaka, vključno z zbirnim električnim vodom vlaka~~

1.8 Sistemi napajanja z energijo na vozilu in nadzora vozil

~~Sistemi pogona, napajanja z energijo na vozilu in nadzora vozil, ter vmesnik vozila za infrastrukturo za napajanje z energijo in vseh drugih vidikov elektromagnetne združljivosti~~

~~1.9 Zaposleno osebje, vmesniki in okolje~~

~~Zmogljivosti na vozilih, vmesniki, delovni pogoji zaposlenih in njihovo okolje (vključno s strojevodjevo kabino in vmesnikom voznik-stroj)~~

~~1.10 Požarna varnost in evakuacija~~

~~1.11 Vzdrževanje~~

~~Zmogljivosti na vozilih in vmesniki za vzdrževanje~~

~~1.12 Nadzor, vodenje in signaliziranje na vozilih~~

~~Vsa oprema na vozilu, potrebna za zagotavljanje varnosti ter vodenje in signaliziranje voženj vlakov, ki so dovoljeni v omrežju, in vpliv na dele ob progi v železniškem sistemu~~

~~1.13 Posebne operativne zahteve~~

~~Posebne operativne zahteve za vozila (vključno z zmanjšanim obratovanjem, s popravilom vozila itd.)~~

~~1.14 Postavke v zvezi s tovorom~~

~~Posebne zahteve glede tovora in okolja (vključno z zmogljivostmi, ki se posebej zahtevajo za nevarno blago)~~

~~Pojasnitve in primeri, ki so v poševnem tisku zgoraj, so informativne narave in niso opredeljitve parametrov.~~

↓ 2008/57/ES

~~2. Razvrstitev predpisov~~

~~Nacionalni predpisi v zvezi z parametri, določenimi v točki 1, 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 prevozniki v železniškem prometu in upravljavelci 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 jih še ni bilo mogoče razporediti 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).~~

PRILOGA VIII

MINIMALNA MERILA, KI JIH MORAJO DRŽAVE ČLANICE UPOŠTEVATI ZA PRIGLASITEV ORGANOV

1. Organ, njegov direktor in osebje, pooblaščen za izvajanje verifikacij, ne smejo neposredno ali kot pooblašчени zastopniki sodelovati pri načrtovanju, proizvodnji, gradnji, trženju ali vzdrževanju komponent interoperabilnosti ali podsistemov ali pri njihovi uporabi. To ne izključuje možnosti izmenjave tehničnih informacij med proizvajalcem in tem organom.

2. Organ in osebje, pooblaščen za preglede, morata izvesti verifikacije z največjo možno strokovno vestnostjo in največjo možno tehnično primernostjo ter ne smeta biti pod pritiskom in prejemati spodbud, zlasti finančne narave, ki bi lahko vplivali na njuno presojo ali rezultate njihovih pregledov, zlasti ne od oseb ali skupin oseb, na katere rezultati preverjanja vplivajo.

Zlasti organ in osebje, pristojna za verifikacijo, morata biti funkcionalno neodvisna od organov, pristojnih za izdajo dovoljenj za začetek obratovanja v okviru te direktive, licenc v okviru Direktive 95/18/ES, varnostnih spričeval v okviru Direktive 2004/49/ES, in od organov, ki vodijo preiskave v primeru nesreč.

3. Organ mora zaposlovati osebje in imeti sredstva, ki se zahtevajo za pravilno izvajanje tehničnih in upravnih nalog, povezanih z opravljanjem verifikacij; prav tako mora imeti dostop do opreme, ki je potrebna za izredne preglede.

4. Osebje, ki je pooblaščen za preglede, mora imeti:

- primerno tehnično in poklicno izobrazbo,
- zadovoljivo znanje o predpisih v zvezi s pregledi, ki jih opravljajo, in zadostno prakso na tem področju,
- sposobnost izdati potrdila, zapisnike in poročila, ki so uradni zapis o opravljenih pregledih.

5. Neodvisnost osebja, ki je pooblaščen za preglede, mora biti zajamčena. Nobena uradna oseba ne sme prejemati plačila niti na podlagi števila opravljenih pregledov niti na podlagi rezultatov teh pregledov.

6. Organ mora pridobiti zavarovanje civilne odgovornosti, razen če jo ureja država na podlagi nacionalnih predpisov ali če preglede neposredno opravi ta država članica.

7. Osebje organa je zavezano k poklicni molčečnosti glede vsega, kar spoznajo med izvajanjem svojih dolžnosti na podlagi te direktive ali katere koli določbe nacionalnega predpisa, s katerim se ta direktiva izvaja (razen nasproti pristojnim upravnim organom in organom, ki preiskujejo nesreče v državi, v kateri te dejavnosti opravljajo, ter organom, ki so zadolženi za preiskovanje nesreč kot posledice napak v preverjenih komponentah interoperabilnosti ali podsistemih).

↓ 2008/57/ES

PRILOGA IX

DOKUMENTACIJA ZA VLOŽITEV ZAHTEVKA ZA Odstopanje

Ob vložitvi zahtevka za odstopanje države članice predložijo naslednje dokumente:

- (a) uradni dopis, v katerem sporočijo Komisiji predlagano odstopanje;

~~(b) dokumentacijo, priloženo k dopisu, ki vsebuje najmanj:~~

~~opis del, blaga in storitev, na katera se nanaša odstopanje, s podrobno navedbo ključnih datumov, geografskega položaja ter delovnega in tehničnega področja,~~

~~natančen sklic na TSI (ali njene dele), za katere se zahteva odstopanje,~~

~~natančen sklic in podrobnosti alternativnih določb, ki se bodo uporabile,~~

~~za zahtevke, predložene po členu 7(1)(a), utemeljitev poznejše faze razvoja projekta,~~

~~utemeljitev odstopanja, vključno s poglobljenimi razlogi, ki so tehnične, ekonomske, tržne, operativne in/ali upravne narave,~~

~~vse ostale informacije, ki utemeljujejo zahtevo po odstopanju,~~

~~opis ukrepov, ki jih bo država članica sprejela za spodbujanje končne interoperabilnosti projekta. V primeru manjšega odstopanja ta opis ni potreben.~~

~~Dokumentacijo je treba predložiti na papirju in v elektronski obliki. Tako jo bo mogoče razdeliti med člane odbora.~~

PRILOGA IV~~X~~

DEL A

☒ Razveljavljene ☒ direktive

☒ s seznamom njihovih zaporednih sprememb ☒

(iz člena 5540)

Direktiva 96/48/ES ☒ 2008/57/ES ☒	☒ (UL L 191, 18.7.2008, str. 1) ☒
Direktiva 2001/16/ES ☒ 2009/131/ES ☒	☒ (UL L 273, 17.10.2009, str. 12) ☒
Direktiva 2004/49/ES ☒ 2011/18/EU ☒	Samo člen 14 ☒ (UL L 57, 2.3.2011, str.21) ☒

DEL B

Roki za prenos v nacionalno zakonodajo

(iz člena 5540)

Direktiva	Rok za prenos
96/48/ES ☒ 2008/57/ ES ☒	9. april 1999 ☒ 19. julij 2010 ☒
2001/16/ES ☒ 2009/131 /ES ☒	20. april 2003 ☒ 19. julij 2010 ☒
2004/49/ES ☒ 2011/18/EU ☒	30. april 2006 ☒ 31. december 2011 ☒

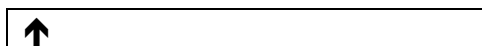
PRILOGA XI

PRIMERJALNA TABELA

Direktiva 96/48/ES	Direktiva 2001/16/ES	Fa direktiva
Člen 1(1)	Člen 1(1)	Člen 1(1)
Člen 1(2)	Člen 1(2)	Člen 1(2)
—	—	Člen 1(3)
—	Člen 1(3)	Člen 1(4)
Člen 2, uvodno besedilo	Člen 2, uvodno besedilo	Člen 2, uvodno besedilo
Člen 2(a) do (l)	Člen 2(a) do (l)	Člen 2(a) do (b) in (c) do (m)
—	—	Člen 2(e) in (d)
Člen 2(n)	Člen 2(m)	Člen 2(n)
Člen 2(o)	Člen 2(n)	Člen 2(o)
Člen 2(m)	Člen 2(o)	Člen 2(p)
Člen 2(p)	Člen 2(p)	Člen 2(q)
—	—	Člen 2(r) do (z)
Členi 3, 4 in 5	Členi 3, 4 in 5	Členi 3, 4 in 5(1) do (5)
Člen 5(6)	Člen 5(7)	Člen 5(7)
—	—	Člen 5(6)
—	—	Člen 5(8)
Člen 6(1) do (8)	Člen 6(1) do (8)	Člen 6(1) do (8)
—	—	Člen 6(9) do (10)
—	—	Člena 7 in 8
Člen 7	Člen 7	Člen 9
Člen 8	Člen 8	Člen 10(1)
Člen 9	Člen 9	Člen 10(2)
Člen 10(1) do (3)	Člen 10(1) do (3)	Člen 11(1) do (3)

—	Člen 10(6)	Člen 11(4)
—	—	Člen 11(5)
Členi 11 do 13	Členi 11 do 13	Členi 12 do 14
Člen 14(1) in (2)	Člen 14(1) in (2)	Člen 15(1) in (2)
Člen 14(3)	Člen 14(3)	Člen 20
Člen 14(4) in (5)	Člen 14(4) in (5)	Člen 33
—	—	Člen 15(2) in (3)
Člena 15 in 16	Člena 15 in 16	Člena 16 in 17
Člen 16(3)	Člen 16(3)	Člen 17(3)
—	—	—
Člen 18(1) do (3)	Člen 18(1) do (3)	Člen 18(1) do (3)
—	—	Člen 18(4) in (5)
Člen 19	Člen 19	Člen 19
Člen 20	Člen 20	Člen 28
—	—	Členi 21 do 27
Člen 21(1) do (3)	Člen 21(1) do (3)	Člen 29(1) do (3)
—	—	Člen 29(4) in (5)
—	—	—
Člen 21a(1)	Člen 22	Člen 30(2)
Člen 21(4)	21(4)	Člen 30(4)
Člen 21a(2)	Člen 21a	Člen 30(1)
Člen 21b	—	—
Člen 21e	Člen 21b	Člen 30(3)
Člen 22	Člen 26	Člen 37
Člen 22a	Člen 24	Člena 34 in 35
—	—	Člen 32
—	Člen 23	Člen 31

—	Člen 25	Člen 36
Člen 23	Člen 27	Člen 38
Člen 24	Člen 28	Člen 39
—	—	Člen 40
Člen 25	Člen 29	Člen 41
Člen 26	Člen 30	Člen 42
Priloge I do VI	Priloge I do VI	Priloge I do VI
—	—	Priloga VII
Priloga VII	Priloga VII	Priloga VIII
—	—	Priloge IX do XI



PRILOGA V
PRIMERJALNA TABELA

Direktiva 2008/57/ES	Ta direktiva
Člen 1	Člen 1
Člen 2(a) do (z)	Člen 2(1) do (24)
-----	Člen 2(25) do (41)
Člen 3	-----
Člen 4	Člen 3
Člen 5(1) do (3)(g)	Člen 4(1) do (3)(g)
-----	Člen 4(3)(h) in (i)
Člen 5(4) do (8)	Člen 4(4) do (8)
Člen 6	Člen 5

Člen 7	Člen 6
Člen 8	-----
Člen 9	Člen 7
Člen 10	Člen 8
Člen 11	Člen 9
Člen 12	-----
Člen 13	Člen 10
Člen 14	Člen 11
Člen 15(1)	Člena 18(3) in 19(2)
Člen 15(2) in (3)	-----
Člen 16	Člen 12
Člen 17	Člena 13 in 14
Člen 18	Člen 15
Člen 19	Člen 16
-----	Člen 17
-----	Člen 18 (razen 18(3))
-----	Člena 19 in 20
Člen 20	-----
Člen 21	Člen 21
Členi 22 do 25	-----
Člen 26	Člen 22

Člen 27	Člen 14(8)
Člen 28 in Priloga VIII	Členi 23 do 41
Člen 29	Člen 48
Člena 30 in 31	-----
Člen 32	Člen 42
Člen 33	Člen 43
Člen 34	Člen 44
Člen 35	Člen 45
Člen 36	-----
-----	Člena 46 in 47
Člen 37	Člen 49
Člen 38	Člen 54
Člen 39	Člen 50
-----	Člena 51 in 52
-----	Člen 53
Člen 40	Člen 55
Člen 41	Člen 56
Člen 42	Člen 57
Priloge I do III	Priloge I do III
Priloga IV	Člen 8(2)
Prilogi V in VI	Člen 15(7)

Priloga VII	Člen 14(8)
Priloga VIII	Členi 27, 28 in 29
Priloga IX	Člen 7(3)
Priloga X	Priloga IV
Priloga XI	Priloga V